

**INDYCAR IL TRIONFO DI JOSEF NEWGARDEN NUOVO TALENTO USA**

Aut. Min. 650 - BE.600 - CAD.1100 CAD  
MC.007EDZAZR030 - PE.007 - ES.007  
CH.01770 CHF - CH.8.000 CHF - USA \$3.95

# AUTO SPRI NIT

n. 39



**LOEB ANCORA TEST  
SULLA CITROËN WRC**

**Sebastien prova la C3  
sulla terra. Intanto la Casa  
francese aspetta Ogier**

**La storia dei Gp  
di F.1 da collezionare**



**VERSO IL GP MALESIA**

# L'INCUBO DELLA ROSSA

Con una **rimonta mostruosa**, reduce da tre vittorie consecutive, **Lewis Hamilton** è sempre più lanciato in **fuga** nel Mondiale. Già a **Sepang** vuole scavare il solco e spezzare i sogni di **Vettel**

*Libero di avere tutta  
la velocità che vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

**T**

LA FIBRA PER TUTTI

**19<sup>,95</sup>** €

AL MESE  
PER 1 ANNO

**ULTRAFIBRA  
FACILE**

INTERNET  
FINO A 100 MEGA  
E CHIAMATE  
ILLIMITATE VERSO  
FISSI E CELLULARI

MODEM WI-FI E  
ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12  
MESI DI **infinity**

ANCHE PER  
PARTITA IVA

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

**T** TISCALI

Offerta soggetta a verifica della copertura



## Ora la **Rossa** deve limare le **distanze**

**O**ra che Lewis Hamilton ha sfoggiato anche a Singapore il sorrisetto che fa incazzare Sergio Marchionne e la sua ombra gigantesca s'è allungata sempre più minacciosa sul Mondiale di F.1, gli orizzonti di gloria della Ferrari iniziano ad avere profili molto più tormentati. È schizzato a più 28 punti il leader di un Circus che delle emozioni up and down ha fatto il suo manifesto di questa stagione. Una stagione che per i prossimi due week-end promette scintille tra Malesia e Giappone. Provare a recuperare più punti possibili, limare una distanza che s'è allargata paurosamente, è stato il nuovo mantra a Maranello subito dopo aver spazzato via dalla pista di Marina Bay i resti delle carrozzerie delle Rosse stropicciate nel controverso avvio a Singapore. Immagini dure in un campionato che in certi momenti è stato al marzapane per il Cavallino, capace di chiudere la bocca agli scettici e ancora in corsa per mettere le mani su qualcosa d'importante. Situazioni che possono succedere all'interno di una stagione, che fanno parte integrante di uno show che non è scienza esatta. Certo quel patatrac è arrivato tutto al momento meno opportu-

no ma, adesso, è inutile guardare indietro. Davanti ci sono Hamilton e Sepang. Il primo è uno dei clienti più scomodi quando c'è da guadagnarsi la pagnotta; la seconda è una pista al canto del cigno nel Mondiale di F.1 e aperta a ogni tipo di pronostico. Almeno così pare sulla carta. L'unica certezza è che l'ultima trasferta del Circus in Malesia rappresenta senza dubbio una delle sfide più delicate di quest'anno. Un Gp di fondamentale importanza nell'economia e nel futuro di un campionato ancora molto aperto secondo Ross Brawn. *«Il Mondiale non è in alcun modo finito - ha sottolineato - . Restano sei gare, Vettel e la Ferrari sono così forti che possono ancora vincere il titolo contando sulle proprie forze. Inevitabilmente Sebastian e la Ferrari mi ricordano il tempo trascorso in Ferrari. Somiglia molto a Michael nel modo in cui sta accanto al team e per come si vede parte dell'insieme. Gli riconosco la stessa disciplina e concentrazione nel riportare la Ferrari al vertice».* Già, riportare la Ferrari al vertice. È quello che si è messo in testa Vettel anche se ora è più difficile, anche se ora la salita verso il titolo s'è fatta più ripida. ●

### domenicaserre



#### FORMULA UNO

- 8 VERSO GP MALESIA HAMILTON INCUBO ROSSA
- 14 VERSO GP MALESIA L'ULTIMO GRIDO
- 16 VERSO GP MALESIA RIMONTE POSSIBILI
- 17 VERSO GP MALESIA VERSTAPPEN
- 18 VERSO GP MALESIA CAVALLINI TROTTANO
- 20 VERSO GP MALESIA ROSSA CASI AMARI
- 28 VERSO GP MALESIA KUBICA SPERA
- 30 VERSO GP MALESIA Mc LAREN RISCOSSA

#### VELOCITÀ

- 42 INDYCAR L'URLO DI NEWGARDEN
- 56 LAMBO EVO IN PUNTA DI PINNA
- 58 DTM AUDI STIRIA E AMMIRA
- 60 FIA F3 NORRIS FESTA RIMANDATA
- 62 ELMS VITTORIA COL BRIVIDO A SPA
- 63 FERRARI CHALLENGE A SILVERSTONE
- 64 GT ITALIA A VALLELUNGA
- 66 TCR ITALIA A VALLELUNGA
- 68 PROTOTIPI A VALLELUNGA
- 72 CIVM SCOLA ONORA IL TITOLO

#### STORIE

- 74 GT4 AUTORLANDO A SEGNO
- 76 CLIO CUP TEST IN GARA

#### RALLY

- 46 WRC IL CALENDARIO 2018
- 48 I DUE SEB COSA FANNO LOEB E OGIER
- 50 WRX LA SAGA SCANDINAVA
- 52 IRC ROSSETTI CAMPIONE
- 55 STORICI "LUCKY" DOPPIO TRIONFO

#### RUBRICHE

- 4 IL FLOBERT
- 12 LE TELEVISIONI



PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



L'INCIDENTE AL VIA A MARINA BAY HA INNESCATO COMMENTI DI OGNI TIPO. E TRA LE VARIE FAZIONI CON GRANDISSIMI LIVORI IN CORSO CI SONO MONDI DIVERSI E INCONCILIABILI COME LE CURVE DEGLI STADI

### Tifo

Le reazioni successive all'incidente di Singapore hanno occupato giornali e web per giorni. Una valanga di commenti che segnalano quanto il tifo di natura calcistica sia ormai subentrato alla antica capacità analitica e certo più pacata, propria della vecchia platea motoristica. Roba da ultrà, ormai. Chi non sopporta Verstappen, ha trattato Verstappen come un diavolo. Chi non ama Vettel, idem. Chi non tollera Raikkonen stessa storia. Dialoghi? Impossibili. Sarebbe divertente raccogliere i commenti per fazioni. Mondi diversi e inconciliabili come le curve degli stadi.

### Esilaranza

È stato davvero esilarante il dialogo tra Daniel Ricciardo e il box della Red Bull nelle ultime fasi del Gran Premio di Singapore, quando l'australiano un po' italiano stava ancora disperatamente cercando di contrastare Hamilton. Ad un certo punto si è udito un consiglio, o un ordine, via radio: "Daniel, ricordati di respirare e di bere". Presto fatto: e in un solo giro il distacco di Lewis è aumentato di 2 secondi!

### Piede

Un ex pilota nostro amico si è divertito a commentare la frase, pronunciata da diversi addetti ai lavori e appassionati, relativa all'atteggiamento che avrebbe dovuto tenere Verstappen al via. Il qua-

# Sing-a-cra

## LA QUIETE PRIMA DELLA TEMPESTA

È la quiete prima della tempesta a Marina Bay. Il Gp di Singapore scatta sotto la pioggia e al via si innesca la carambola tra Vettel-Verstappen-Raikkonen che toglie subito di scena le Rosse che sono rimaste a bocca asciutta su una pista sulla carta favorevole alle Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM

sh roba da ultra



le "avrebbe potuto alzare il piede" per evitare la catastrofe. L'ex pilota, analizzando i tempi in cui si è svolto il tutto e la mentalità dei piloti al via, sorrideva scuotendola testa. "Alzare il piede...sì, sì..ahahaha".

## Segreti

Si dice che Jean Todt avesse fatto ricorso addirittura ai servizi segreti israeliani, ai tempi della Ferrari, per impedire che altri team, o giornalisti, o curiosi, o spioni vari, ascoltassero le conversazioni interne del Cavallino, specialmente quelle in pista con i piloti. Invano. C'è chi udì tutto ugualmente, ma Todt fu sempre convinto che non fosse vero: è un uomo che non conosce la cultura del dubbio. La domenica sera di Singapore ci siamo imbattuti in un importante personaggio di un team che ci ha raccontato di come il suo pilota stesse facendo una gara di conserva, aspettando che cedesse un particolare tecnico della macchina che lo precedeva. Domanda: «Ma come faceva a saperlo?». Risposta imbarazzata: «No, mi scusi, faccia conto che non le ho detto niente, che ha sentito male...». Traduzione: tutti ascoltano tutti da un box all'altro, con le radio ovviamente. Alla faccia di chi cripta.

## Radio-Gino

A proposito di comunicazioni radio. Pare che Hamilton qualcosa abbia detto nell'esatto momento in cui ha visto Vettel uscire di scena, con la Ferrari devastata, poco dopo il via. Qui, curiosamente, nessuno si è sbottonato. Cosa ha esclamato Ginetto in quell'attimo tanto inatteso quanto favorevole? Vi diamo tre ipotesi da votare. 1) Wow! 2) Tiè! 3) Con chi gioca l'Atalanta oggi?

## Contrattempi

Un sito ha pubblicato il testo del comunicato nel quale si annunciava la nascita del sodalizio tra Nico Rosberg e Robert Kubica, con l'obiettivo di trovare un posto in F.1 all'eroico pilota polacco. Senonché, il comunicato non era ancora stato inviato alla stampa e peraltro poi non si è neppure più visto. In realtà era stato redatto e qualcuno dell'entourage di Rosberg (fresco papà di un'altra bambina, Naila) oppure Kubica aveva passato la notizia a un amico giornalista.

## Comando

A proposito della trattativa che riguarda un eventuale ingaggio di Kubica da parte della Williams non si capisce chi, nel caso, prenderà una decisione. Il vecchio Frank? Sua figlia Claire? Paddy Lowe? Oppure Mr. Stroll, potentissimo e ricchissimo babbo di Lance. Il quale è combattuto tra l'idea di avere nel team un pilota molto abile nella messa a punto e nello sviluppo della macchina ma anche potenzialmente molto veloce. E' qui che dovrà lavorare Nico. Anche se i suoi interlocutori naturali sono proprio la famiglia Williams e il tecnico inglese, ex Mercedes.

## Felipe

Sì, ma cosa farà Massa? Si ritira di nuovo? Vuole continuare? Il tema rappresenta un ulteriore rebus sul mercato 2018. Sul quale pesa anche la figura del manager di Felipe, Nicolas Todt, abile e potente.

## Funambolismi

Mentre iniziava il week-end notturno di Singapore e si parlava delle ambizioni Ferrari, della presunta crisi Mercedes, della Red Bull guastafeste, c'era chi aveva avuto il tempo di fare qualcos'altro di importantissimo: presentare una regolare offerta di acquisto della defunta Air Berlin per evitare un monopolio Lufthansa nei mercati tedeschi del cielo. Indovinate chi? Troppo facile: Niki Lauda, in cordata con Thomas Cook e Condor. Dovesse essere accettata la proposta per ridare vita a "Fly Niki", il funambolico Lauda non lascerebbe comunque la Mercedes.

## Luce e arte

Quanta Italia a Singapore per la F.1! La parte più rilevante l'ha fatta la DZ di Forlì che ha illuminato alla grande la pista, con piena soddisfazione dei piloti e dei nuovi proprietari. Ma il gruppo di Dino Zoli, oltre a questo e al tessile, si dedica anche a qualcosa di più delicato e magari fuori tema: l'arte. Così, grazie alla curatrice Nadia Stefanel, ha allestito presso "The Arts House", auste-



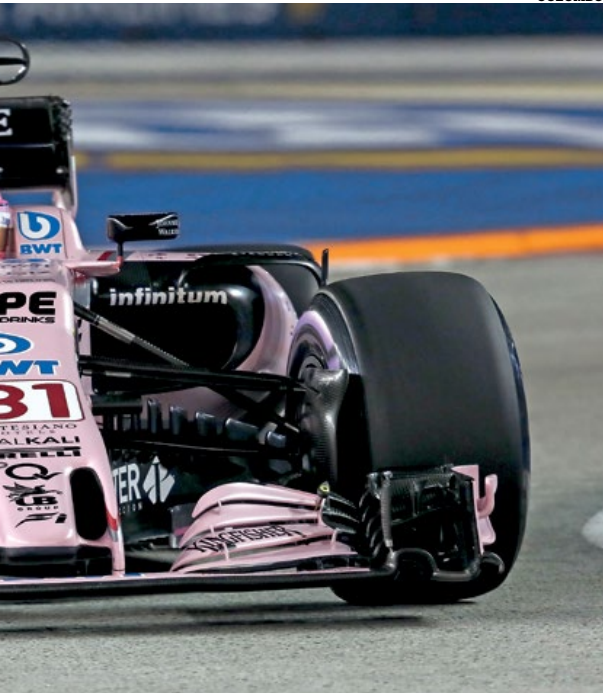
SUTTON-IMAGES.COM



A destra Rosberg, neo manager di Kubica e subito a fianco Nicolas Todt e Lawrence Stroll. Sotto, Ricciardo e in basso la Force India prossima a cambiare nome: si ma quale?



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

ro edificio in Old Parliament Lane vicino alla curva 10, una mostra dedicata alla Motor Valley (termine orrendo) dell'Emilia-Romagna dei motori. Mindy Tan e Wilfred Lim, di Singapore, hanno trascorso un certo tempo nella mitica valle realizzando immagini bellissime che meritano di essere viste. Perché proprio in questi giorni la stessa rassegna è in corso a Forlì, presso la Fondazione Zoli. Iniziativa splendida, fuori dagli schemi. Ogni tanto per fortuna succede.

## Autodelta

C'è la F.1 di oggi. E c'è quella di ieri che insegna molto. "Autodelta" è il titolo di un libro di Fucina, scritto dai fratelli Giuseppe e Massimo Colombo, che insegna quello che lo Stato non deve fare. Ossia massacrare, per interessi trasversali occulti, quanto fa l'industria. L'Autodelta, che ha fatto correre le Alfa Romeo iridate nei Prototipi (e poi GT, F.1, rally, salite...), insostituibile laboratorio di grandi idee e grandi cervelli, poteva essere un'altra Ferrari. È stata uccisa dalla cecità di chi gestiva Arese ai tempi. Gran libro, 614 pagine da godere, con testimonianze imperdibili. Doveroso che Flobert lo segnali.

## Rinnovi

La Philip Morris ha rinnovato per tre anni l'accordo con la Ferrari, un matrimonio felice che va avanti da una vita, anche se il colosso del tabacco non può più mettere la pubblicità delle sigarette Marlboro sulle vetture per i noti divieti. Da escludere, al momento, qualunque operazione legata al marchio Iquos, che fa parte di Philip Morris ed era presente con un box a Fiorano, per i 70 anni della Ferrari.

## Cambiamenti

Si continua a parlare del possibile cambio di nome della Force India, non si capisce bene se per i guai del titolare VJ Mallya o se per esplicita richiesta di eventuali nuovi proprietari o soci. O, magari, per dare un altro volto meno indiano al team che tanto bene si sta comportando. Si era pensato in un primo tempo a Force One, ma sarebbe stato troppo chiaro, e non corretto, il riferimento all'aereo in dotazione al presidente degli Usa, il contestatissimo Donald Trump. Adesso si sente dire Force Racing. Avete qualche idea migliore? Segnalatecela o segnalatela direttamente al team, saranno certamente contenti.

## Recrutamenti

Siete bravi tecnici e avete voglia di cimentarvi al massimo livello, ossia la Formula Uno? È il momento giusto. Tanti team stanno assumendo personale per rilanciare sfide e ambizioni in vista del 2018 e oltre. Un esempio? La Renault per tornare ai fasti di Briatore (ma senza Flavio che adesso fa altro) cerca 300 collaboratori, dice radiobox. E la Haas una trentina, di cui 10 laureati in ingegneri. Poi c'è la Sauber che adesso ha i soldi per ingrandirsi. Anche Adrian Newey venne assunto rispondendo a una inserzione su un giornale, quindi forza e un pochino di coraggio.

## Lobbismi

C'è un sacco di gente, nel mondo della Formula Uno, la cui funzione non è ben chiara, fermo restando il regolare pass più o meno permanente rilasciato dalla Fia o forse da Ecclestone. Personaggi che gironzolano in zona dei piloti, dei team, degli sponsor, buttando qua e là soffiato e notizie più o meno false, ma certamente interessate, per tentare di condizionare trattative, ingaggi, circolazione di denaro e possibili ritorni personali. Attività che in altri ambienti vengono definite "lobbistiche", termine torbido che spiega tante cose. ●

# Hamilton

## l'incubo della

**C**on ventotto punti di vantaggio in classifica su Sebastian Vettel dopo il colpo di scena di Singapore, Lewis Hamilton ha ora i favori del pronostico per la conquista del Mondiale 2017. Quella dell'inglese è una stagione che, indipendentemente dal suo esito, sarà ricordata per i nuovi record raggiunti, primo tra tutti quello delle pole position, e per una battaglia voluta e cercata con Vettel, rivale stimato che spinge come non mai l'inglese a dare il meglio di sé. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: archiviato non senza difficoltà il 2016, Lewis è tornato ancora più forte in pista e nella mente. Andiamo quindi ad analizzare il suo 2017, riassumendolo in 5 punti chiave.

### Spirito rinnovato

Il Lewis Hamilton versione 2017 non ha nulla a che vedere con quello fallosso del 2016. Sì perché al di là del motore di Sepang, indicato come unica motivazione per la perdita del titolo, la scorsa stagione per l'inglese ha visto diversi momenti no, soprattutto in partenza. Lo scatto al via è sta-

**IN CINQUE PUNTI  
CHIAVE È  
RACCHIUSA  
LA STAGIONE DI  
LEWIS, TORNATO  
ALLA GRANDE  
LEADER DEL  
MONDIALE  
E VOGLIOSO  
DI SPEZZARE IL  
SOGNO DI VETTEL  
E DELLA FERRARI**

to infatti il suo tallone d'Achille per tutta la stagione. E in campionati come quello passato, nel quale la corsa è limitata a due sole monoposto indiscutibilmente più forti di tutta la concorrenza, è quasi automatico che qualsiasi errore vada a favorire il compagno di team. È anche così che Nico Rosberg è diventato campione del mondo, approfittando dei passi falsi di Lewis e gestendo con incredibile freddezza la situazione fino all'atto finale di Abu Dhabi. Lewis è tornato in pista in questa stagione ritemprato nello spirito dopo la delusione dell'anno passato, e il suo rendimento ne ha giovato. Niente più errori in partenza e solo un vero weekend anonimo nell'arco della stagione,



# Rossa

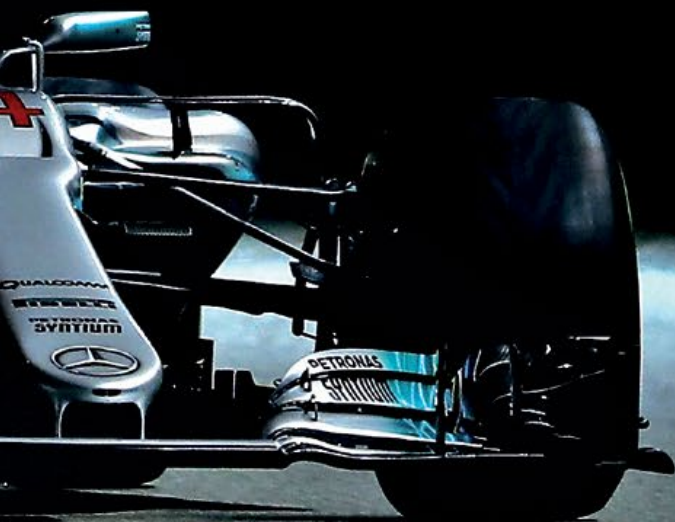
in Russia, coinciso tra l'altro con la prima vittoria di Bottas. I risultati fuori dal podio sono stati condizionati da penalità in griglia (Austria), problemi in qualifica (la bandiera gialla a Montecarlo), sfortuna (il poggiatesta di Baku) e team order (a Budapest). Per il resto, percorso quasi netto con sette vittorie e due secondi posti. Un bottino di tutto rispetto.

## Valtteri non è Nico

Una delle più grandi differenze rispetto alla scorsa stagione è proprio nel box Mercedes, e riguarda la W08 gemella. L'uscita di scena di Nico al termine del 2016 da nuovo campione del mondo ha rasserenato un ambiente elettrizzato e sfiancato nei volti di Wolff e Lauda dalla lotta interna tra i suoi piloti, durata praticamente tre stagioni a partire dal 2014; ovvero da quando il team della Stella a tre punte è diventato imbattibile in entrambi i campionati con l'avvento dell'era ibrida. Lewis

A Singapore Hamilton ha conquistato la settima vittoria di una stagione che lo vede adesso al comando del Mondiale Piloti con 28 punti di vantaggio su Vettel dopo aver inseguito il tedesco della Ferrari per gran parte della stagione. Dopo la pausa estiva Lewis è andato sempre a segno vincendo a Spa, Monza e Marina Bay

ha sofferto più volte Nico arrivando al culmine dell'insofferenza nella passata stagione, con il tedesco in stato di grazia e l'inglese più volte nervoso e sotto stress quando le cose non giravano per il verso giusto, soprattutto in occasione delle sue fallose partenze: forse, questo, è il suo vero punto debole così come l'aspetto sul quale proprio Nico ha giocato per vincere una guerra tanto sportiva quanto psicologica. La perdita del titolo a favore dell'ex amico, successivamente ritirato, è una ferita che ha richiesto sicuramente del tempo per rimarginarsi, sia per il risultato sia per il non poter avere la rivincita in pista: in questo il cambio in squadra con l'arrivo di Valtteri Bottas ha certamente aiutato Lewis a dimenticare il passato recente per concentrarsi al 100% su questa stagione. Non che il finlandese non abbia dato filo da torcere: accolto tiepidamente dai media, quasi come se fosse per definizione una pura seconda guida con l'obbligo di servire e riverire Lewis (e tutto sommato fino al Bahrain l'impressione è stata tale), non solo ha dimostrato sul campo di meritare il rinnovo sin dai primi test invernali ma anche di mantenere, punti alla mano, un ruolo da candidato al titolo almeno fino a Budapest, tanto da stupire appassionati ed addetti ai lavori. La forbice in termini di punti tra Lewis ed il suo nuovo compagno si è ampliata tra Monza e Singapore, passando da 19 a 36 lunghezze. Conquistata la testa del mondiale in Italia e grazie allo strappo deciso di Marina Bay, ora in Mercedes non dovrebbero esserci più dubbi su quale sia il pilota su cui punta-  
----->



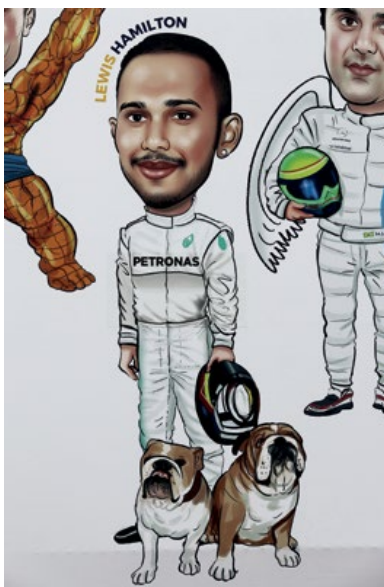
re per il titolo mondiale. In ogni caso, anche quando Valtteri è rimasto (in)credibilmente in lizza per il titolo, Lewis non ha mostrato nei confronti del finlandese la stessa insofferenza traspirante da qualsiasi espressione, dichiarazione o linguaggio del corpo nei riguardi di Nico soprattutto nell'ultima stagione, la più critica tra i due o per meglio dire quella che ha incrinato definitivamente il loro lunghissimo rapporto di amicizia.

**Vettel, avversario degno**

Il 2017 ha portato a Hamilton un nuovo avversario diretto per il titolo da affrontare, Vettel. Dopo l'estenuante lotta con Rosberg sotto lo stesso tetto, Lewis ha trovato nella Ferrari e nel tedesco il nuovo ostacolo tra sé ed il 4° titolo iridato. I rispettivi punti di forza della W08 e della SF70H hanno permesso all'una o all'altra monoposto di prevalere nettamente su alcune piste specifiche (Monaco e Budapest su tutte per la Rossa, Silverstone e Monza per la Freccia d'Argento) e di vedere gare combattute fino all'ultimo giro su altri tracciati come Spa, per citarne uno. Era da 5 anni, dai tempi dello stesso Vettel in versione Red Bull e di Alonso in Ferrari, che non si assisteva ad una lotta tra piloti di monoposto diverse per la conquista del titolo mondiale. I due si "conoscono" dal 2005, quando corsero nella F3 europea dando vita alle loro prime lotte in pista. Prima Sebastian, poi Lewis, hanno successivamente vissuto in F1 cicli vincenti con Red Bull e Mercedes ed ora sembra arrivata la stagione giusta per misurarsi faccia a faccia.

Lo strappo di Singapore ha spezzato l'equilibrio in un mondiale nel quale i due si sono intervallati sul gradino più alto del podio, con Lewis che da metà campionato in poi ha ridotto progressivamente lo svantaggio fino al cambio in testa alla classifica di Monza e, appunto, il weekend inaspettato di Marina Bay con l'allungo a 28 punti sul tedesco. Si tratta di una rivalità voluta e cercata dallo stesso Lewis anche a parole, con dichiarazioni di massima stima e pacche sulle spalle ricambiate da Vettel ma anche grande gelo intorno al discusso episodio di Baku, che sembra ormai lasciato alle spalle per entrambi.

Come detto, sportellate e ruotate non sono mancate, ma l'impressione è che Hamilton riconosca in Sebastian un pilota davvero al suo livello, meritevole insomma di giocarsela con lui per il suo valore assoluto al contrario di quanto accadeva con Rosberg, per il quale Lewis non ha mancato di sottolineare come sia riuscito a batterlo "dopo 18 anni". Il tedesco della Ferrari, insomma, sembra per Lewis il candidato ideale per esaltare il suo talento



COLOMBO



COLOMBO

**MOMENTO MAGICO PER LA SUA CARRIERA**

All'undicesimo campionato di Formula Uno della sua carriera, Hamilton sta vivendo un periodo davvero redditizio per la sua bacheca: sta sbriciolando ogni tipo di record. La sua prossima sfida? Superare le 91 vittorie in F1 di Schumacher. Lewis è adesso a quota 60

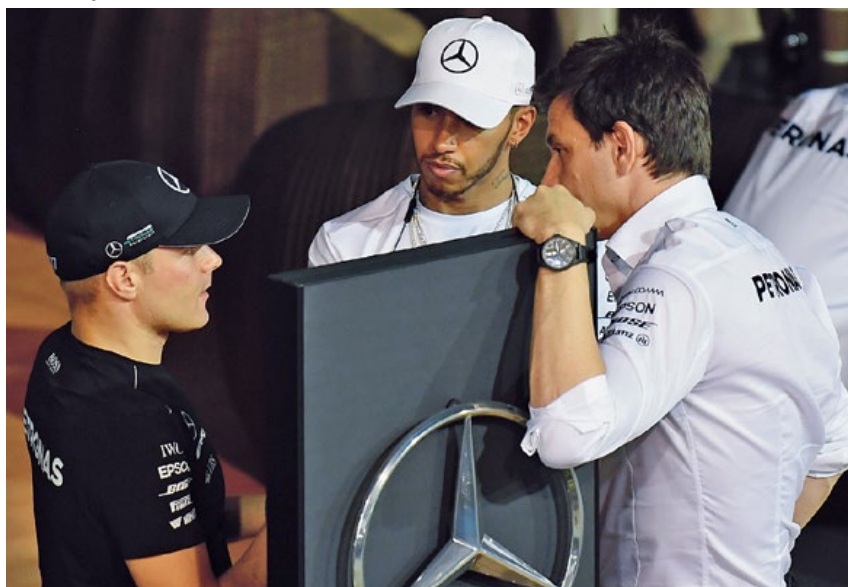
in quanto considerato alla pari. Nel caso in cui dovesse conquistare questo titolo, salendo a quota 4 e portandosi curiosamente in pari con Sebastian, l'inglese vivrebbe questo successo con soddisfazione forse maggiore. Anche per questo il mondiale 2016 è stato difficilissimo da digerire, per la consapevolezza personale (che può essere soggettivamente condivisibile o meno) di aver perso contro un pilota ritenuto inferiore.

**I record: anche se lui non ci guarda**

Hamilton, dopo dieci anni di permanenza in Formula Uno (questa è la sua undicesima stagione) sta vivendo il periodo più redditizio della sua carriera, e per quanto lui dica di non guardare troppo ai numeri i record che anno dopo anno prendono il suo nome in eredità stanno crescendo a vista d'occhio.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Aiutato, oltre che dal suo talento, dalla formidabile Mercedes di quest'ultimo quadriennio, Lewis ha visto lievitare i suoi record tanto da rendere non più irraggiungibili nell'immaginario collettivo numeri fino a poco tempo fa inavvicinabili.

Il 2017 tra gli altri, come le 5 vittorie in Ungheria in solitaria e le altrettante in Gran Bretagna alla pari con Clark e Prost, è l'anno del record delle pole position: era solo questione di tempo, ma come previsto le 68 partenze al palo di Michael Schumacher sono state raggiunte a Spa (luogo non banale vista la sua affinità con Michael) e superate a Monza. Il tutto dopo aver raggiunto, in Canada a giugno, il numero che forse più ha emozionato proprio Lewis, le 65 di Ayrton Senna con consegna simbolica del casco del suo idolo, donato dalla famiglia del brasiliano, davanti alla folla di Montréal. Independentemente

#### UN CONTO IN SOSPESO CON LA PISTA DI SEPANG

Con la pista di Sepang teatro del Gp della Malesia nel prossimo weekend Lewis Hamilton ha un conto in sospeso dopo il ritiro patito l'anno scorso: la power unit della sua Mercedes andò in fumo. Quel ritiro costò al tre volte iridato la conquista del quarto titolo iridato

dal numero di pole che Lewis raggiungerà prima di appendere il casco al chiodo, il termine Poleman rimarrà comunque idealmente legato ad Ayrton, per fascino e percentuale di partenze al palo sul totale dei Gp disputati (65 su 141, contro 69 su 202 di Lewis e 68 su 308 di Schumi).

Dopo aver posto il suo nome accanto al record delle pole, Lewis proverà a puntare ad un altro numero importante. Nella pazzia notte di Singapore è stata agguantata la vittoria numero 60: l'inglese segue a 31 lunghezze ancora Schumi, a quota 91 nel numero di successi in F.1. Se fino a qualche stagione fa solo l'ipotesi di un aggancio era da visionari, grazie al numero di Gp disputati ogni anno e le stagioni ancora a disposizione dell'inglese potrebbe non essere impossibile tentare l'avvicinamento. Certo, servirebbe ancora una Mercedes al top come quella che l'inglese ha tra le mani dal 2014: un ciclo di sette, otto stagioni sarebbe sicuramente unico nel suo genere in F.1 se comparato a quello Red Bull con Vettel (4 stagioni tra 2010 e 2013) o quello Ferrari proprio con Schumacher (5 tra 2000 e 2004). Ma solo il tempo, in questo caso, ci mostrerà come andranno le cose. Sicuramente, ipotizzando ancora almeno tre o quattro anni ad alto livello, Lewis avrà modo e tempo di aumentare ancora i suoi già ragguardevoli numeri.

#### Il Rush finale

Sono 6 le gare al termine della stagione ammesso che il Gp del Messico, dopo il tragico terremoto di settimana scorsa che ha colpito proprio la capitale, si possa disputare regolarmente. Tre degli appuntamenti sono per Hamilton portatori di ottimi ricordi, si tratta infatti dei circuiti nei quali l'inglese ha vinto i suoi tre titoli mondiali: Austin nel 2015, Interlagos nel 2008 ed Abu Dhabi nel 2014, pur sempre con il ricordo amaro dell'anno passato.

Anche Vettel, da parte sua, ha vinto tre dei suoi quattro titoli in tre degli ultimi circuiti: Suzuka, Interlagos e Abu Dhabi, con il quarto conquistato invece nell'ormai dimenticata India. Si parte tra pochi giorni con la Malesia, con la quale Lewis ha un conto in sospeso per la power unit andata in fumo un anno fa. A Sepang per lui è giunta solo una vittoria nel 2014, mentre Vettel è a quota 4, così come in Giappone contro le 3 dell'inglese (2 a Suzuka, una al Fuji).

Al di là delle caratteristiche delle monoposto per Hamilton i prossimi due Gp, solitamente graditi a Vettel, saranno fondamentali per respingere gli attacchi del tedesco. Seguirà la trasferta in continente americano, con Austin meglio conosciuta come il fortino di Lewis (4 vittorie contro una di Sebastian) e Città del Messico, sulla quale evidentemente le preoccupazioni sono al momento altre. Interlagos, dove il bilancio parla di un 2-1 per il tedesco in quanto a successi, chiuderà la parentesi oltreoceano prima del gran finale di Abu Dhabi in mezzo al lusso più sfrenato. La gara che archiverà la stagione 2017 ha visto trionfare 3 volte a testa i contendenti al titolo: un pari che non suggerisce favoriti in attesa, chissà, di un altro finale thriller, al quale il Lewis Hamilton versione 2017 sarà sicuramente pronto. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1



# Testa bassa e... pedalare!

**ADESSO NON BISOGNA PENSARE PIÙ ALLE OCCASIONI PERDUTE  
E AI VELENI DI SINGAPORE. SEB DEVE BADARE SOLO A SPINGERE FORTE**

**Q**uanto manca alla vetta? Tu sali e non pensarci!!! È uno dei modi di dire più noto tra gli alpinisti, una frase che porta una firma storica, quella del filosofo Friedrich Nietzsche. Chissà se Vettel, che della storia è un amante, nella sua crescita culturale ha mai incrociato questa frase del suo connazionale. Di certo aveva una connotazione più profonda in "così parlò Zarathustra", ma oggi è pennellata alla perfezione su di lui e la Ferrari. Guardare dove è la vetta è assurdo, "togliamo la classifica

dallo spogliatoio", direbbero, meno poeticamente gli allenatori di squadre in difficoltà, ma il concetto di fondo è questo. Stare a pensare ai 28 punti, alla partenza di Singapore, a Baku, al Canada, a quelle occasioni lasciate per strada, non ha senso, adesso bisogna solo abbassare la testa, piedi per terra (Arrivabene cit.), ancorarsi saldamente con i ramponi alle tante certezze che la SF70H dà e dargli di piccozza fin quando solo quella cosa chiamata aritmetica toglierà la possibilità di credere negli ultimi passi, quelli sempre più difficili, ma

anche quelli più vissuti e goduriosi che portano alla vetta. I motivi per crederci ci sono, possiamo, anche per giocare, continuare questo parallelismo con gli scalatori. Ossigeno: quando sei in quota serve e la Ferrari ancora ne ha tanto con un motore nuovo ancora da sviluppare e portare in pista, al netto della polemica oli, mentre Mercedes ha già fatto debuttare la sua quarta unità in Belgio. La via segnata: adesso non c'è un percorso così nettamente più a favore o contro, come potevano essere Monza e Singa-

pore, ci sarà forse una Mercedes più forte in qualifica, ma in gara il percorso sarà alla pari. Vantaggio per chi si difende, arma letale per chi attacca, per farlo senza paura.

Precedenti scalate: quando il gioco si fa duro i duri iniziano a giocare ricordando chi ce l'ha fatta. Merce rara è vero, ma Vettel e Ferrari ne sanno qualcosa. Nel 2010 Vettel, a sei gare dalla fine, era a -31 da Hamilton, per poi essere a -25 da Alonso, nuovo leader del mondiale a due Gran Premi dall'ultima bandiera a scacchi e per affrontare l'ultimo a -15 e diventare campione con un +4. Nel 2007 a -6 gare dalla fine Raikkonen era a -20 da Hamilton, considerando i 10 punti a vittoria di allora, sarebbero 50 punti oggi. Casi clamorosi certo, ma non irripetibili peraltro a -6 gare in entrambe le occasioni il leader era Lewis.

Ultimo passo: sembra quello più facile, ma per chi scala è quello più insidioso e pericoloso. Ormai si pensa di essere arrivati ed è lì che si commettono



## ORA BASTA PENSARE AI MOMENTI PEGGIORI

Ecco, il patatrac di Singapore deve uscire dai pensieri di Vettel, che deve correre come se nulla fosse accaduto, pensando solo a dare il meglio e a recuperare dalla Mercedes di Hamilton. Poi si vedrà...

foto: GETTY IMAGES

errori, come Hamilton in Cina e Brasile nel 2007, come lo stesso Vettel, ma salvato dalla corda ben solida (la sua Red Bull) in Brasile 2012! Per questo non bisogna guardare la vetta ma riuscire a arrivarci a un passo, poi è lì che si decide tutto e tutto quindi può essere deciso. In soldoni Vettel deve portare la sfida fino ad Abu Dhabi, ancora aperta, anche di un solo punto.

In sostanza la Ferrari e Vettel hanno tutti gli elementi per crederci: un'ottima macchina, ancora sei gare in cui vincere non è così difficile e un nuovo motore da mettere in pista.

Serve il miglior scalatore, il miglior Vettel, non quello che ha dovuto chiedere scusa o che al Gran Premio dopo dichiarerà che se avesse potuto rifarlo avrebbe attaccato in modo diverso (Spa). Adesso non servono più calcoli, quelli servivano a Singapore, serve rabbia animale per sfruttare le occasioni e non lasciare dormire tranquillo Hamilton. La scalata è tosta, ma in Ferrari e ci man-



cherebbe altro, nessuno si arrende! La ruota gira, anche se ad onore del vero per Hamilton è già girata a Baku con la protezione della testa mal fissata e con una penalità le sostituzione cambio in stagione. Ma è l'ultimo dei pensieri, il primo sbagliato, quello di affidarsi alla sorte o sperare in essa. Puoi sperare che Red Bull possa diventare un arbitro a favore, ma che ad esempio in Malesia do-

po lo zero e motore in fiamme nel 2016, lo stesso possa ripetersi a Hamilton, allora Lewis si che dovrebbe andare a farsi benedire. Ma la Formula Uno è anche questo, mai dire mai! Si dice vivere i momenti, giorno per giorno, Gp dopo Gp e passo dopo passo, per vedere se non c'è più bisogno di chiedere quanto manca alla vetta, perché è lì, a un passo, l'ultimo. ●



## PROSSIMO GP



1 OTTOBRE

## PARTENZA ALLE ORE 9.00

Circuito Sepang Kuala Lumpur  
5543 m / 56 giri / ore 9.00

### I PRIMATI

**In prova:** F.Alonso (Renault R25, 2005) 1'32"582, media 215,536 km/h

**In gara:** F.Alonso (Renault R25, 2005) 1'32"582, media 215,536 km/h

**Distanza:** G.Fisichella (Renault R26, 2006) 1H30'40"529, media 205,397 km/h

## IL GP SU SKY SPORT F1 (LIVE) E SULLA RAI (IN DIFFERITA)

### VENERDÌ 29 SETTEMBRE

SkySportF1	libere 1	5.00
SkySportF1	libere 2	9.00
RaiSport	libere 1	8.30
RaiSport	libere 2	11.30

### SABATO 30 SETTEMBRE

SkySportF1	libere 3	8.00
SkySportF1	Qualifiche	11.00
RaiSport	libere 3	11.30
Rai 2	Qualifiche	13.45

### DOMENICA 1 OTTOBRE

SkySportF1	Gara	9.00
SkySportF1	Gara sintesi	12.30
		18.00
		20.30
		23.00
SkySportF1	Gara replica	14.00
Rai 1	Gara	14.00

## IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 29 settembre a domenica 1 ottobre su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

# L'ultimo grido della **Malesia**



**L'**ultimo grido della (e dalla) Malesia. Si perché il Circus della Formula Uno piazza le sue tende per l'ultima volta a Sepang dove la Ferrari si gioca molto (se non tutto). Da una parte il tramonto di una bella storia iniziata nel 1999; dall'altra l'alba un sogno che vuole continuare nonostante i fantasmi di Singapore. «*Comatteremo fino all'ultima curva dell'ultimo Gp*», ha assicurato Maurizio Arrivabene, sottolineando che non è finita ma è solo più difficile. Già, perché Lewis Hamilton è schizzato a più 28 da Sebastian Vettel ma mancano ancora 6 Gp prima dei titoli di coda e ci sono ancora 150 punti a disposizione sul tavolo verde di una stagione che per gran parte è stata fuori da ogni pronostico. Lotta dura senza paura a Maranello. Testa bassa e piedi per terra. Ma sarà sufficiente?

Non è il migliore dei Mondiali possibili quello che ha presentato la sua faccia cattiva proprio in quella Singapore che sulla carta doveva essere un'amica del cuore della Rossa. È finita invece con la vittoria di Lewis Hamilton sempre a segno subito dopo la pausa agostana del campionato del mondo. L'inglese della Mercedes per la prima volta è in fuga con un bel gruzzolo di punti in saccoccia verso la conquista di quel titolo che insegue dalla fine del 2015 e che sente quasi già un po' suo. Per come guida e per come gli sta girando ultimamente è il cliente

**E ADESSO, NELLA GARA D'ADDIO A SEPANG, A SEB NON RESTA CHE CERCARE DI ASSOTTIGLIARE IL DIVARIO DA HAMILTON, IN FUGA A +28 PUNTI. E OCCHIO PERCHÉ LE SFIDE MONDIALI NON SONO MAI SCONTATE AL CENTO PER CENTO...**

più scomodo da andare a disturbare. Nel migliore dei Mondiali possibili, adesso, sarebbe necessario l'ennesimo colpo di scena. Ovvero che la Rossa vincesse. Subito. In Malesia. Nel migliore dei Mondiali possibili per Maranello, adesso, dovrebbe esserci una carezza del destino. Quello che si è divertito a voltargli le spalle a Singapore con quel via anomalo sotto la pioggia che ha appannato le immagini di una SF70H che scattava da una pole stratosferica e non raggiunta per caso.

Ora però serve una stertzata. Per superare il patatrac di Singapore, farsi spazio tra le carrozzerie stropicciate sull'asfalto inzuppato di Marina Bay, oltrepassare le polemiche, i veleni e le discussioni su quale sarebbe stata la migliore strategia da seguire nell'occasione.

Occorre guardare avanti perché i Mondiali non sono mai logici e può capitare in tanti modi di recuperare punti; roscchiare qualcosa al rivale e provare a tenere accesa fino in fondo la fiammella della speranza. Consapevoli che molto dipenderà anche dai risultati altrui. Ma come ci si risolveva dopo un cazzottone come quello di Singapore? Ovvio con le vittorie. Pensare al massimo risultato nelle prossime gare: è questo che ha animato gli Uomini della Rossa davanti all'ennesimo snodo fondamentale della stagione. In Malesia vedremo una Ferrari con

## ORA SEB VETTEL DEVE ATTACCARE

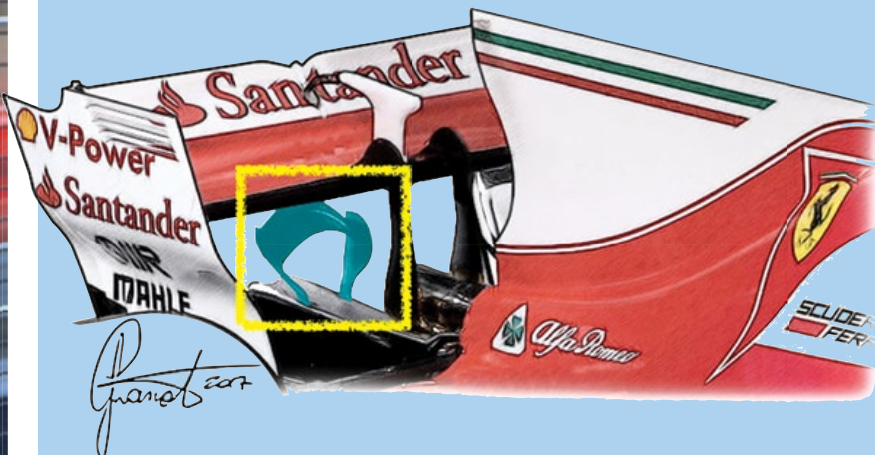
Con Hamilton a ventotto punti di distacco, Seb Vettel, nella foto, è chiamato all'impresa di rosicchiare progressivamente il divario. A partire proprio dal tracciato malese di Sepang dopo quanto di buono aveva mostrato in qualifica a Singapore



SUTTON-IMAGES.COM

diverse novità (visibili e non) a livello aerodinamico. La quarta power unit da utilizzare è disponibile, ma non è detto che venga impiegata a Sepang o magari in Giappone dove si correrà subito dopo. Tra la Malesia e Suzuka, due Gp consecutivi e un unico obiettivo per il Cavallino: rosicchiare più punti possibile a Hamilton e continuare a credere nella bontà di una vettura capace di stupire e lasciare segni importanti dentro a una stagione che ha regalato tante belle storie da raccontare e un Mondiale dove provare a giocarsela fino in fondo.

Anche se Hamilton è ora davanti con 28 punti di vantaggio e il Costruttori pare ormai aver preso la residenza in casa Mercedes. «Fino all'ultima curva dell'ultimo Gp», come dice Arrivabene, come spera il popolo della Rossa al quale la SF70H ha fatto riaccendere la passione, come ha recitato finora il copione di un campionato dove può ancora succedere di tutto. ●

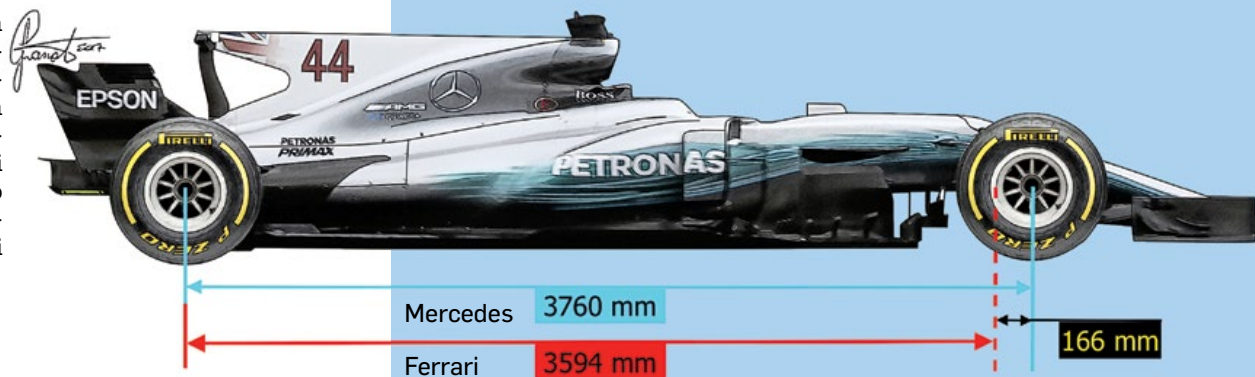


# La **W08** ha l'arma del passo lungo

## NEI LUNGI CURVONI VELOCI DEL TRACCIATO MALESE LE MONOPOSTO TEDESCHE POTREBBERO AVERE UN VANTAGGIO SULLE RIVALI

**D**opo Singapore si va ora in Malesia, altro circuito, quello di Sepang, che richiede alle monoposto un elevato carico aerodinamico. Potremo vedere, quindi, altre novità tecniche interessanti che potranno aggiungersi a quelle già viste durante il fine settimana scorso. Saranno 15 le curve che i piloti dovranno affrontare ad ogni tornata, molte di queste ad ampio raggio ed elevate velocità. Si genereranno, pertanto, importanti accelerazioni laterali, maggiori rispetto allo scorso anno visto l'aumento di carreggiata delle vetture, che metteranno sotto stress piloti e gomme. Quest'ultime proprio a causa dei lunghi curvoni veloci del circuito di Sepang, dovranno sopportare contemporaneamente, sull'asse posteriore, sia i carichi laterali che le sollecitazioni nella fase di trazione. La Mercedes quindi, dotata del suo passo lungo, potrebbe essere la vettura con un vantaggio maggiore sugli altri. La distanza più ampia tra gli assi anteriore e posteriore garantisce infatti una migliore stabilità in curva che aiuterebbe le frecce d'argento ad incrementare la velocità di percorrenza curva, e allo stesso tempo, vista la sua ottima efficienza aerodinamica, non essere troppo penalizzata nei due allunghi del circuito malese. Nell'immagine sotto il passo della Mercedes di 3760 mm, confrontato con quello Ferrari di 3594 mm. Una differenza di 166 mm pari al 4,5% in più rispetto al passo sviluppato dalla SF70-H. La Ferrari invece, potrebbe puntare nuovamente su un eccellente comportamento delle sospensioni che, come abbiamo visto in altre occasioni, rende la SF70-H molto più gentile con i pneumatici e di conseguenza con l'anteriore sinistra, gomma molto sollecitata su questo tracciato e che molto spesso in passato ha condizionato la gara di più di un pilota. La chiave che potrebbe portare alla vittoria, sarà quindi, ancora una volta, la gestione delle gomme che, unita a una strategia di gara azzeccata, porterà a centrare il risultato massimo. Il caldo sarà uno dei nemici maggiori e potrebbero comparire sfoghi d'evacuazione dell'aria aggiuntivi per aumentare la capacità estrattiva del calore nella zona del cofano motore, come quello utilizzato, in alcune gare, dalla Mercedes, sulla dorsale della pinna del cofano motore.

Antonio Granato



**A VETTEL L'IMPRESA E GIÀ RIUSCITA 2 VOLTE**

Per due volte proprio a Vettel è riuscita l'impresa di recuperare un sostanzioso gap di punti e andare a vincere il titolo iridato



# Rimonte possibili

**28 PUNTI DI DIFFERENZA TRA HAMILTON E VETTEL A 6 GP DALLA FINE. UN DISTACCO INCOLMABILE? ECCO CHE COSA DICONO I PRECEDENTI NELLA STORIA RECENTE DELLA F1**

**O**kay, dopo Singapore Vettel si trova a quota -28 punti dal capoclassifica Hamilton. Ormai bisogna prenderne atto e guardare avanti. Ma prima, per capirne di più, neanche tanto paradossalmente diamo un'occhiata indietro. In altre parole, cosa significa, in concreto, dover recuperare un gap del genere? Cosa dicono e insegnano i precedenti recenti, a 6 gare dalla fine del mondiale?

Le risposte ci sono e danno indicazioni molto interessanti. Con una morale di fondo: quella di Seb è una missione tutt'altro che facile, ma ragionevolmente possibile. Non solo. Il tedesco già in passato per ben 2 volte si è dimostrato del tutto capace di prodezze del genere, addirittura partendo con divari negativi maggiori di questo attuale. In altre parole, 2 dei suoi 4 titoli con la Red Bull, li ha vinti quando sembrava partire per la volata finale nettamente sfavorito. Ma entriamo nei dettagli spiegando modalità e criteri della statistica. Per equiparare campionati di lunghezze diverse, è stato calcolato il gap/vantaggio del futuro vincitore dal leader in classifica al 70% della lunghezza del mondiale (14 gare su 20 nel caso di quest'anno). Oltre al gap in termini di punti, per ovviare al cambiamento del sistema di punteggio, è stato inoltre inserito un valore ("Gap in vittorie"), che misura il ritardo/vantaggio in termini di vittorie. Nel caso del punteggio attuale, un distacco di 25 punti è pari a una vittoria, un distacco di 50 è pari a due e così via. Il risultato, dicevamo, è senz'altro interessante, perché, come anticipato, Vettel in due occasioni in precedenza è riuscito a ribaltare uno svantaggio maggiore a quello attuale e vincere il titolo. In particolare, è accaduto nella stagione 2010, quando al 70% del mondiale aveva uno svantaggio di 31 punti (1,24 vittorie), guarda caso, proprio da... Hamilton su McLaren-Mercedes, in quel momento (Gp del Belgio) leader del mondiale. Lo stesso Vettel si è poi ripetuto come noto nel 2012, quando dopo la 14ª gara era in svantaggio di 29 punti dal ferrarista Alonso. Quindi, da un punto di vista strettamente numerico, la speranza c'è, eccome. ●

## L'ANDAMENTO DEL MONDIALE F1 NEGLI ULTIMI VENT'ANNI

ANNO	VINCITORE DEL MONDIALE	PUNTI	RIVALE	PUNTI	GAP AL 70% DEL MONDIALE	GAP IN VITTORIE	TOTALE GARE
1997	Jacques Villeneuve	55	Michael Schumacher	66	-11	-1,1	17
1998	Mika Häkkinen	76	Michael Schumacher	60	16	1,6	16
1999	Mika Häkkinen	54	Eddie Irvine	56	-2	-0,2	16
2000	Michael Schumacher	62	Mika Hakkinen	64	-2	-0,2	17
2001	Michael Schumacher	84	David Coulthard	47	37	3,7	17
2002	Michael Schumacher	106	Juan Pablo Montoya	40	66	6,6	17
2003	Michael Schumacher	69	Kimi Raikkonen	62	7	0,7	16
2004	Michael Schumacher	120	Rubens.barrichello	82	38	3,8	18
2005	Fernando Alonso	87	Kimi Raikkonen	61	26	2,6	19
2006	Fernando Alonso	100	Michael Schumacher	90	10	1	18
2007	Kimi Raikkonen	68	Lewis Hamilton	84	-16	-1,6	17
2008	Lewis Hamilton	76	Felipe Massa	74	2	0,2	18
2009	Jenson Button	72	Sebastian Vettel	53	19	1,9	17
2010	Sebastian Vettel	151	Lewis Hamilton	182	-31	-1,24	19
2011	Sebastian Vettel	284	Fernando Alonso	172	112	4,48	19
2012	Sebastian Vettel	165	Fernando Alonso	194	-29	-1,16	20
2013	Sebastian Vettel	247	Fernando Alonso	187	60	2,4	19
2014	Lewis Hamilton	216	Nico Rosberg	238	-22	-0,88	19
2015	Lewis Hamilton	252	Nico Rosberg	211	41	1,64	19
2016	Nico Rosberg	273	Lewis Hamilton	265	8	0,32	21
2017	Lewis Hamilton	263	Sebastian Vettel	235	28	1,12	20



# Max immarcabile

**ABILISSIMO CON PIEDE DESTRO E ALTRETTANTO CON LA LINGUA  
VERSTAPPEN È UNA VARIABILE IMPAZZITA ANCHE PER RED BULL**

**P**retendeva le scuse. E si è stupito del fatto che Sebastian Vettel non lo abbia cercato per prostrarsi dinanzi a lui. Così parlò Max Verstappen nei giorni successivi al Gp di Singapore, quello dell'incidente ormai più che famoso e che potrebbe costare il titolo iridato al tedesco della Ferrari. Che è stato ritenuto assolutamente non colpevole dell'episodio, essendo davanti a tutti ed avendo il diritto di impostare la traiettoria desiderata. Eppure, la stampa specializzata inglese non ha perso l'occasione per gettare fango su Vettel, come già aveva fatto nel dopo Baku, quello del famoso fallo di reazione su Hamilton avvenuto a 40 orari... affidando alle parole di Verstappen il proprio disappunto. Ma non solo Max ha avuto la propria tribuna, bensì anche Jos Verstappen, padre del pilota Red Bull e a sua volta ex pilota di F.1 noto alle cronache nere per essere un personaggio piuttosto violento. Ebbene, il signor Verstappen, incomprensibilmente sempre molto ascoltato dai media britannici, non solo ha biasimato Vettel per il suo comportamento al

via, ma addirittura ne ha chiesto la squalifica. Dimenticando, forse, che Sebastian non è entrato in contatto con nessuno, ma è stato colpito da Kimi Raikkonen dopo che questi si era toccato con il figlio. Eppure, Jos ha puntato il dito contro Vettel, contro la Ferrari, adducendo fantasiosi motivi politici che hanno portato a salvare il tedesco: «Siccome ha già ricevuto un warning, se fosse stato penalizzato avrebbero dovuto sospenderlo per una gara, perciò hanno fatto un gioco politico e catalogato quanto avvenuto come un incidente di corsa. Non credo, però, sia stato giusto». Curioso che non sia stato ascoltato il padre di Sebastian...

Davanti a queste assurde prese di posizione della famiglia Verstappen, fa rumore il silenzio del management Red Bull che permette di creare queste inutili e sterili polemiche. Una cosa è certa però, in Red Bull Verstappen agisce come un cane sciolto. Tutto è permesso a Max, fin dai tempi della Toro Rosso. Se sbagliava lui, partiva immediata la giustificazione, se commetteva un

errore il suo compagno di squadra Carlos Sainz, partiva immediata una critica al pilota. Non è cambiata la musica in Red Bull, dove Max non è stato biasimato neanche quando ha buttato fuori Daniel Ricciardo a Budapest. Verstappen vive quindi in questo stato di perenne impunità che prosegue fin da quando correva nella F.3 europea. Di scorrettezze ne ha commesse parecchie, chiedere ad Esteban Ocon o Antonio Fuoco... ma per lui i commissari sportivi hanno sempre preferito girare la testa da un'altra parte. Perché faceva spettacolo, perché portava attenzione alla serie (che ne aveva forte bisogno). E difatti, l'anno seguente il Fia F.3, grazie all'effetto Verstappen salito subito in F.1, si è ritrovato con 36 iscritti dalla ventina che aveva. Salvo poi crollare di nuovo a venti la stagione dopo. Hanno poi fatto discutere anche le dichiarazioni post Gp di Max, quando si è detto felice che i due piloti Ferrari si fossero ritirati. Parole che sembrano uscite dalla bocca di un bambino che si è visto costretto a concludere il suo giochino alla play-station piuttosto che da un campione della F.1. Verstappen possiede un gran talento, muove un Paese intero (l'Olanda) che affolla le tribune dei circuiti, ma deve crescere. Per ora sta dimostrando di essere un giovanotto arrogante e poco illuminato in pista, incapace di gestire certe situazioni delicate anche al di fuori dell'abitacolo. Se mai riuscirà a fare lo switch mentale, diverrà imbattibile e vincerà mondiali a ripetizione. Ma per cambiare serve anche l'aiuto di chi lo circonda (Red Bull e management del pilota) e dopo ben tre anni di F.1, non sembrano esserci segnali positivi in questo senso. ●

SUTTON-IMAGES.COM



Il crash al via di Singapore è appena avvenuto. Verstappen e Raikkonen si avviano a piedi per tornare ai box; seguiranno i commenti piuttosto velenosi da parte del baby olandese



# Cavallini trottano a Sepang

**In fondo**, dando un'occhiata alla cabala, i prodromi del Gp di Malesia non sono poi così male.

Anzitutto è uno dei pochi tilkodromi in cui la sostanza della pista tiene la media della magnificenza delle infrastrutture. E questo già è qualcosa.

Poi - e qui il messaggio è diretto soprattutto al turbatissimo pubblico ferrarista del dopo Singapore -, c'è da registrare che Sepang a tutt'oggi resta tra i pochi tracciati di recente realizzazione a vedere complessivamente al top il Cavallino Rampante in un modo talmente netto da relegare la migliore delle Case rivali al ruolo di quasi doppiata.

In poche parole, le Rosse vantano in Malesia sette trionfi totali contro i quattro della Red Bull, il che è tutto dire. Posto migliore per sperare in una riscossa delle Ferrari proprio non potrebbe esserci, a giudicare dai precedenti.

**È L'ULTIMO  
HURRÀ F1  
SU UNA PISTA  
CHE HA VISTO  
LA ROSSA VIVERE  
ATTIMI GLORIOSI  
E ALLA FERRARI  
SPETTA PURE  
IL RECORD  
DI TRIONFI  
QUINDI CHISSÀ...**

## **Pista poco amata dalla Mercedes**

Non solo. Caso molto strano, il tracciato è il solo che in era turboibrida non vede la preponderanza della altrimenti stradominatrice Mercedes, sconfitta a Sepang in due Gp su tre, dal 2014 a oggi.

Nel 2015 fu proprio Vettel con la Rossa a far mangiare la polvere alle Freccie d'Argento, mentre lo scorso anno Hamilton visse la più grande debacle - tra l'altro del tutto incolpevole -, della sua carriera, quando al 40° giro fu costretto a ritirarsi tra lingue di fuoco, cedendo la vittoria alla Red Bull di Daniel Ricciardo e di fatto dando addio a punti che gli avrebbero dato senza problemi il quarto titolo iridato, che ancora sta inseguendo.

## **Le aspettative sul piano tecnico**

Fin qui i precedenti. Poi c'è la logica, mica so-



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

Razak ha ribadito a suo tempo che «L'aver ospitato la Formula Uno ha aiutato la promozione del nostro Paese come luogo per lo sport e il turismo. Ma è arrivato il momento di assecondare il cambiamento». In altre parole, la corsa, anziché giovarne, aveva accusato molto più del previsto la concorrenza con l'evento della vicina Singapore, con una presenza di pubblico sempre più deludente, anno dopo anno. D'altro canto, al suo avvento, in quel magico 1999 il Gp di Malesia brillava quale unica gara asiatica a far da contraltare al Gp del Giappone, mentre nel corso degli anni la situazione è cambiata fino a consigliare la soppressione anticipata a preludere al mancato rinnovo del contratto.

### Gran bei ricordi per la Ferrari

Okay, il Circo è pronto a tenere l'ultimo spettacolo e peccato. Peccato davvero per un tracciato importante, dotato di carattere, sicuro e allo stesso tempo interessante. Fonte di ricordi se non antichi risalenti a anni ormai andati. In quel 1999 che ne segna il debutto iridato col clamoroso ritorno di Schumi dopo l'incidente alla Stowe in cui si era fratturato tibia e perone. Rientro da campionissimo, con un trionfo ceduto a Irvine, in quel momento in lotta per un mondiale che poi alla fine toccò a Mika Hakkinen su McLaren-Mercedes.



Michael si sarebbe rifatto alla grande trionfando con la Rossa nelle due annate successive e pure nel 2004, la stagione del suo settimo e ultimo titolo. Quanto ai ferraristi di oggi, stupendo il trionfo di Raikkonen nel 2008 - così come quello di Alonso nel 2012 -, oltre al già ricordato successo di Vettel nel 2015, nell'anno secondo del turboibrido. A portare a sette i sigilli Rossi in Malesia e a ricordare il beneaugurante viatico della Cavallino Rampante a Sepang, nell'attesissima corsa dell'ultimo hurrà. ●

lo chiacchiere e speranze. Sepang resta una pista piuttosto anomala, perché è a alto carico aerodinamico, ma con quei due immensi rettilinei quasi paralleli richiede anche un'impeccabile efficienza. In altri termini, tutto considerato, ci sono ottimi motivi per vedere molto in palla le Mercedes, ma anche per ritenere entrambe le Ferrari in grado di rispondere e tenergli testa. Magari in situazioni meteo diverse da quelle estreme e concitate che hanno sancito il patatrac alla via di Singapore.

### Un addio a tutto il Circus

Comunque vada, il Gp della Malesia di quest'anno non avrà repliche, almeno a breve e medio termine, perché la fine dell'esistenza per l'evento è realtà. Già a metà della scorsa primavera la conferma era stata data sia dal locale governo che dagli organizzatori della Formula Uno, facenti capo a Liberty Media. A dire il vero dal punto di vista contrattuale ci sarebbe stata la possibilità di disputare anche l'edizione 2018, tuttavia, con decisione consensuale, si è preferito interrompere subito dopo il 2017.

### Un bilancio positivo ma in sofferenza

Eppure il bilancio finale, dopo quasi venti anni di trapianto, viene considerato positivo dalle stesse autorità malesi. Non a caso il primo ministro Najib

**QUEL SUCCESSO INAUGURALE DI IRVINE**  
**Anno 1999, Schumi torna dall'infortunio, sopra, comanda il gruppo al via e poi cede la vittoria a Irvine in lizza per il mondiale che poi perderà con Hakkinen. Ecco i tre, nell'ordine, sul primo podio F1 di Sepang. A destra, vediamo Raikkonen sfoggiare ciabatte infradito nella foto ricordo dopo il successo targato 2008**

# La **Rossa** & i casi amari



IL VIA DEL GP DI SINGAPORE CI HA RICORDATO CHE QUANDO A ENTRARE IN CONTATTO SONO LE DUE FERRARI, FIN AL DI LÀ DELLE RESPONSABILITÀ PROPRIE O ALTRUI, LA BEFFA È DOPPIA EPPURE L'EVENTO È TUTT'ALTRO CHE SINGOLARE, RIENTRANDO ALL'INTERNO DI UNA CASISTICA MOLTO AMPIA, CHE VALE LA PENA RIPERCORRERE. QUASI A ESORCIZZARE QUANTO ACCADUTO...





**I**l patatrac al via di Singapore dà la stura a una rassegna delle meno allegre e virtuose, ma non per questo degna d'essere ignorata. Perché tutte le volte in cui due Ferrari restano coinvolte nello stesso incidente, fianco del tutto indipendentemente dalle reciproche responsabilità, il Gran Premio assume un sapore indimenticabilmente amaro. Che avvenga o meno il contatto diretto o che si tratti fin solo di "near miss" come si dice in aeronautica o di "close call", cioè che ci si limiti a un'eventualità fin solo sfiorata, l'evento è di per sé eccezionale e è destinato a restare ben impresso nella memoria.

E, quando si parla di Cavallino Rampante, andando a ritroso, ci si rende conto che di situazioni di contatto involontario o di pura e semplice influenza negativa tra le Rosse in gara, la storia

moderna dei Gran Premi iridati purtroppo è ricca di esempi, aneddoti, immagini ancor oggi dolorose e storie sofferte.

#### **Niki & Rega, una coppia difficile**

La Ferrari che nel 1974 rinasce con la meravigliosa 312 B3 del giustamente richiamato Mauro Forghieri vive una stagione molto competitiva, che però non è nobilitata dal titolo mondiale, perché alla fine a Clay Regazzoni manca una manciata di punti. Quali? Ciascuno può pensarla come crede, ma la gran battaglia che si scatena tra lo svizzero e il poleman bruciato Lauda poco dopo il via del Gp di Monaco, diviene una sorta d'agonistica faida di famiglia che mettendo sotto pressione come non mai il ticinese alla fine sfocia in un testacoda di quest'ultimo alla Rascasse che gli fa per-

#### **GP DI SPAGNA 1975 HARAKIRI FERRARI. MA...**

Il Gp di Spagna 1975 parte male per le Ferrari: Brambilla e Andretti si toccano e la Parnelli dello statunitense finisce addosso a Lauda che rovina su Regazzoni. Il primo è out, il secondo perde quattro giri. Nella cover successiva, Autosprint svela la sequenza, in un Gp funestato e interrotto causa l'incidente poi corso a Rolf Stommelen, con 4 vittime a bordo pista

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





fotografie SUTTON-IMAGES.COM



dere sette posizioni. Visti i problemi successivi di Niki all'iniezione, col senno di poi la lotta fratricida era da evitare. Non v'è contatto, insomma, ma danno emergente sì, perché Clay, quarto, quei sei punti persi a fine anno li rimpiangerà molto amaramente. Passa un annetto quasi esatto e i due si spataccano al via contro il rail in una drammaticissima domenica al Montjuic, nel Gp di Spagna 1975. In realtà l'innesco è in una toccata tra Brambilla e Andretti, con la Parnelli dello statunitense che rimpalla su Lauda, il quale come una boccia su un biliardo termina la carambola finendo a T contro il povero Clay.

**Il caso del Gp di Gran Bretagna 1976**

Passa un'annata abbondante e stavolta è il Baffo a seminare scompiglio, poco dopo il via del Gp di Gran Bretagna, a Brands Hatch, perché, giunto alla Paddock Bend, s'appoggia proprio sulla 312 T2 di Niki, scomponendolo soltanto, per poi partire in testacoda e coinvolgere altre monoposto.

La gara viene fermata e così il parapiglia non avrà alcun effetto tra i due ferraristi. Il regolamento del tempo parla chiaro: solo coloro che completano il giro in cui viene esposta bandiera rossa possono prendere parte alla nuova partenza. Hunt, in lotta per il mondiale, riesce a riportarsi sulla griglia, ma utilizzando il muletto. Quindi, pur vincendo successivamente la gara, l'inglese viene squalificato, con tanto di provvedimento confermato dalla Fia a fine settembre, che vede la vittoria finale di Lauda. Paradossalmente, questa è l'unica toccata della storia tra ferraristi che finisce col provocare conseguenze positive per la squadra. Poi Niki nel 1977 a Long Beach riesce d'un soffio a evitare di sbattere

**DERBY NON RARI SPECIE NEGLI ANNI '70**

Ecco, a sinistra, le segnalazioni del muretto Ferrari nel corso del Gp di Monaco 1974, che vide lotta dura e aperta tra le 312 B3 dei compagni di squadra Regazzoni e Lauda, sotto. Sopra, il concitato via di Long Beach 1977, con Reutemann che inchioda, arriva lungo e tira dritto, mentre Niki lo manca di un soffio: stavolta è andata bene...

contro il compagno Reutemann subito dopo il via e le incomprensioni nell'era del Boxer finiscono qui.

**La sfortuna di Berger e Alesi**

Il 1995 passa alla storia come un anno sfortunato per la Ferrari, che vince il solo Gp del Canada, unica vittoria in carriera di Jean Alesi nella massima formula. In compenso, incredibilmente, i destini delle due Rosse del francese e di Gerhard Berger - i quali peraltro hanno e mantengono uno stupendo rapporto personale -, collidono addirittura due volte. La prima al via del Gp di Montecarlo, con Coulthard che vola dopo esser finito a sandwich tra le Ferrari, toccatesi. Fortunatamente viene data seconda partenza: zero a zero e palla al centro, in una corsa che vedrà poi sul podio Berger.

Peggio ancora va a Monza, corsa che sembra ormai in tasca per la Rossa. Ma al giro 33 sfuma la possibile doppietta: dall'ala posteriore di Alesi si stacca la telecamera, che va a impattare contro la sospensione anteriore sinistra di Berger, danneggiandola irreparabilmente. Quanto a Jean, a otto tornate dalla fine è fuori per un cuscinetto kappaò. Più sfiga di così...

**Quando il "prego, si accomodi" fa danni**

Nell'era Schumi, di incomprensioni con tanto di contatti materiali non ve ne sono. Eppure in Austria 2000 il Kaiser parte male e alla prima curva il gregario Barrichello fa di tutto per aspettarlo, tanto che, non volendo, il suo rallentamento innesca una situazione critica, con tanto di tamponata di Zonta che si ritorce proprio contro Schumacher. Stavolta il paradosso si rovescia: nell'ansia di far qualcosa





### "REGA" TOCCA LAUDA A BRANDS HATCH 1976

A sinistra, Regazzoni tocca Lauda alla Paddock Bend nel Gp di Gran Bretagna 1976. La manovra innescherà una reazione a catena che coinvolgerà più piloti, provocando l'immediata interruzione della competizione e una seconda partenza

## LE TOCCATE TRA CAVALLINI FANNO MALE MA VANNO MESSE IN CONTO NELLA STORIA MODERNA DELLA FORMULA UNO

GP	PILOTI PROTAGONISTI	EPISODIO	CONSEGUENZE
Monaco 1974	Regazzoni e Lauda	Regazzoni è in testa, ma Lauda lo pressa da vicino, fino a quando Clay finisce in testacoda alla Rascasse.	Regazzoni scivola al 5° posto e terminerà 4° dopo il ritiro di Lauda per problemi di accensione (Regazzoni perde il mondiale per 3 punti).
Spagna 1975	Regazzoni e Lauda	Nel corso del primo giro Brambilla tenta il sorpasso su Andretti, si toccano, e la Parnelli finisce addosso a Lauda, che a sua volta rovina su Regazzoni.	Ritiro immediato per Lauda; Regazzoni rientra ai box e riprende con un ritardo di 4 giri.
Gran Bretagna 1976	Regazzoni e Lauda	Regazzoni parte bene dal 4° posto in griglia, ed alla curva Paddock si infila all'interno del poleman Lauda, innescando una reazione a catena che coinvolge più piloti.	Gara interrotta e ripartenza: entrambi i piloti Ferrari riescono a schierarsi.
Long Beach 1977	Reutemann e Lauda	Reutemann tenta l'attacco su Andretti e Lauda, partiti dalla prima fila davanti a lui, ma finisce lunghissimo nella via di fuga a ruote bloccate.	Sia Lauda che Andretti si avvedono per tempo della manovra suicida di Reutemann e lo fanno sfilare, uscendo indenni dalla prima curva.
Monaco 1995	Alesi e Berger	Coulthard finisce a sandwich tra le Ferrari e vola di traverso, innescando incidenti a catena. Inevitabile l'interruzione a causa della pista bloccata.	Entrambe le Ferrari riescono a schierarsi per il secondo via.
Italia 1995	Alesi e Berger	Le Ferrari sono avviate verso la doppietta, ma la telecamera della vettura di Alesi si stacca e colpisce una sospensione di Berger.	Ritiro per Berger: Alesi rimane al comando fino ad una manciata di giri dal termine, quando si ritira per la rottura di un cuscinetto.
Austria 2000	Schumacher e Barrichello	Al via le McLaren scappano, ed alla prima curva è melina tra i due piloti Ferrari: chi passa? Barrichello, partito meglio, o il "capitano" Schumacher? Il rallentamento innesca una serie di tamponamenti.	Ritiro immediato per Schumacher.
Cina 2016	Vettel e Raikkonen	Vettel si vede insidiato da Kvyat: per evitare il sorpasso allunga la staccata, travolgendo Raikkonen.	Vettel non subisce danni rilevanti, e rientra in gioco grazie alla Safety Car, terminando secondo. Raikkonen rompe l'ala anteriore e fora. Costretto a rimontare dal fondo, termina quinto.
Belgio 2016	Vettel e Raikkonen	Le due Ferrari sopravanzano Max al via, ma pochi metri dopo Vettel stringe Raikkonen, che si vede arrivare addosso Verstappen: incidente a tre.	I tre, con le monoposto danneggiate, sono costretti a gara di retrovia.
Singapore 2017	Vettel e Raikkonen	Verstappen al via parte meglio di Vettel e lo affianca, ma Raikkonen parte ancora meglio ed affianca l'olandese. Vettel vira a sinistra per difendere la posizione e Verstappen si trova chiuso a tenaglia tra le Ferrari: incidente a tre.	Ritiro immediato per Vettel, Raikkonen e Verstappen. Alonso, colpito alla prima curva, percorre pochi giri e si ritira. Via libera per Hamilton, che dal quinto posto in griglia si trova in testa e va a vincere.

In collaborazione con MICHELE MERLINO

per aiutare il compagno ferrarista in difficoltà, Rubens accende la miccia di una situazione che si ritorce esplosivamente contro il teorico beneficiario.

**Vettel & Raikkonen, toccate mica rare**

Ovvio, se ci sono due piloti compatibili e in buona armonia in Ferrari, quelli sono Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen. Eppure, più nolenti che volenti, i due più di una volta si ritrovano a contatto diretto, prima della sciagurata partenza di Singapore. Accade già in Cina 2016, mentre Seb si vede insidiato da Kvyat e per evitare d'essere sorpassato allunga la staccata travolgendo proprio Kimi. Brutta storia anche in Belgio 2016, al via, alla prima frenata della Source, con lo stesso Vettel che stringe deciso, con Kimi nel mezzo mentre Verstappen - a differenza di Singapore 2017 -, si ritrova infilato all'interno e il patatrac risulta inevitabile. Con tutti e tre che si ritrovano fuori gara, proprio come a Singapore, un anno più tardi.

**Danni tra ferraristi ma senza toccate**

Comunque, la morale è un'altra. Specie nelle rutilanti e concitatissime fasi del via, una toccata tra compagni di squadra ci può anche stare, però a conti fatti nella storia i danni peggiori li hanno fatti gesti ben diversi e più dannosi, che niente hanno a che vedere con i contatti propriamente detti. In testa alla hit purtroppo resta la lotta fratricida tra Pironi e Villeneuve nel Gp di San Marino 1982, col francese che aggredendo e sorpassando a più riprese il compagno di squadra tradisce le posizioni congelate dallo stesso team col cartello "slow" e getta le basi per un'insanabile rottura a livello personale. E sarà nel clima peggiore che Gilles avrà l'incidente mortale a Zolder, l'8 maggio 1982. Stretta maligna e dannosissima, quella di Mansell al compagno Rosso Prost, al via di Estoril 1990, quando Alain avrebbe invece bisogno di aiuto nel contrapporsi alla McLaren di Senna. Che poi farà strame del francese franandogli addosso alla prima frenata di Suzuka '90. Con ciò vendicandosi della stretta subita l'anno precedente e facendo così suo il titolo. Oddio, a voler dirla tutta, anche la staccatona estrema che Irvine tira al compagno di squadra Schumacher al Gp di Gran Bretagna 1999 non è salutare, perché il campionissimo subisce un problema all'impianto frenante che causa una disastrosa uscita di strada alla Stowe, in cui riporta la frattura di tibia e perone della gamba destra. Addio Mondiale, per lui. Anche se la concomitanza di fattori non può certo essere imputata a Eddie, che alla fine il mondiale non lo vince, a vantaggio di Hakkinen. Quindi da segnalare ci sono anche le schermaglie austriache Rubens-Schumi, su ordini di scuderia, in ben due casi consecutivi a inizio millennio.

**Segni che restano**

Tirando le conclusioni, la storia dimostra che in una squadra come la Ferrari gestire pressioni e rivalità interne, quand'anche non annunciate ma sotterranee, è uno dei compiti più difficili e non meno estremi di quello di battere gli avversari veri. Gli altri, insomma. E poi occhio, perché andando a ritroso e analizzando tantissimi episodi, senza aver la pre-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**UN PO' DI SFORTUNA TRA KIMI E VETTEL**

Sopra, incontri ravvicinati Kimi-Vettel nel 2016, sopra e in alto, in Belgio e, a destra, già in Cina. L'intruso a Spa è, guarda caso, Verstappen...

tesa e il dogma della completezza assoluta, non si può che prendere atto che anche in questo caso il destino gioca la sua parte, accanto alla volontà, ai pregi e ai difetti degli uomini. In ogni caso, non c'è pilota che può darti mano migliore del compagno di squadra, così come è anche vero che, quando la sorte ci si mette di traverso, i danni subiti dal proprio presunto alleato possono risultare, oltre che i più beffardi, tali da lasciare un segno difficilmente cancellabile. ●



#### UNA CASISTICA ETEROGENA QUANTO CURIOSA

Sopra, le Ferrari di Alesi e Berger a Monza 1995, dove il derby è rappresentato dal... distacco di una camera car!  
A lato, il contatto Coulthard-Alesi-Berger al primo via di Monaco 1995 e, sotto, Schumi kappad in Austria 2000



#### ALCUNI HARAKIRI "VIRTUALI" IN CASA FERRARI, TERRIBILI E NON

GP	PILOTI PROTAGONISTI	EPISODIO	CONSEGUENZE
San Marino 1982	Villeneuve e Pironi	In una gara decimata dall'assenza dei team Foca, i piloti superstiti si accordano per offrire un po' di spettacolo con sorpassi "finti". Non è finto l'ultimo sorpasso di Pironi a Villeneuve, quando quest'ultimo credeva di avere in pugno la vittoria.	I rapporti tra Pironi e Villeneuve si deteriorano ed al Gp successivo Villeneuve, nel disperato tentativo di registrare un tempo migliore di Pironi, è vittima di un incidente fatale con Mass.
Portogallo 1990	Mansell e Prost	Al via Mansell parte "in diagonale", chiudendo Prost contro il muretto box.	Via libera alle McLaren, che vanno al comando. Mansell recupera e va a vincere davanti a Senna e Prost. Una vittoria di Pirro, visto che Prost è in lotta per il mondiale con Senna, mentre Mansell è ampiamente fuori dai giochi.
Austria 2001	Schumacher e Barrichello	Il team ordina via radio lo scambio di posizioni per far terminare Schumacher al secondo posto davanti a Barrichello.	Nel malcontento generale per la decisione di invertire le posizioni "a tavolino", il presidente Montezemolo dichiara: "se c'era in ballo la vittoria, non avremmo ordinato lo scambio di posizioni".
Austria 2002	Schumacher e Barrichello	Come l'anno prima, Barrichello deve cedere la posizione, la prima, a favore di Schumacher.	I piloti Ferrari vengono subissati di fischi sul podio. Schumacher, per calmare la folla, sposta Barrichello sul gradino più alto, con la conseguenza di far inviperire ancora di più il pubblico austriaco e la Fia, che commina alla Ferrari una multa di 1 milione di dollari per non aver rispettato la cerimonia protocollare.
Usa 2002	Schumacher e Barrichello	Alla fine di una stagione dominata in modo schiacciante, le Ferrari possono permettersi un coreografico arrivo in parata sulla Brickyard, ma sbagliano i tempi e Barrichello taglia il traguardo davanti al leader Schumacher.	I media, soprattutto quelli statunitensi, si scatenano contro lo scarso rispetto dei valori sportivi, a fronte di un arrivo palesemente orchestrato.

In collaborazione con MICHELE MERLINO



# F.1 o Ministero della Velocità?

**MAI COME QUEST'ANNO SCALPITANO IN PANCHINA GIOVANI SENSAZIONALI, MA NESSUNO LI FA CORRERE. TUTTI ASPETTANO**

**SPERANZE SI SPERA NON PER SEMPRE**

Sopra, Leclerc con Giovinazzi. La Ferrari ha il vanto di avere sotto contratto i due piloti più promettenti. Ma per ora per entrambi niente gare di F.1...

**A**llora, facciamo due conti. Tutte le volte in cui un team di recente ha puntato su un giovanissimo, ci ha preso. Vedi Red Bull con Verstappen, vincente al primo colpo. Vedi Force India con Ocon o la stessa Williams con Stroll, anche se quello di Lance è un caso autogestito dai dollari di papà Lawrence, ma il concetto tiene. Tiene anche con la McLaren su Vandoorne, che per ora non va quanto Alonso, ma poco ci manca. Lo stesso Wehrlein, pur in ribasso, cinque bei punteggi con la Sauber li ha pur fatti.

Il che sta a significare una cosa: sta arrivando la generazione più cattiva dei baby PlayStation oriented, l'infornata dei pop-panti che oltre a correre in kart a sei anni d'età ha potuto giovare più di chiunque altro di simulatori, computer e ottimizzazioni virtuali. E per gli altri sono dolori, perché gli enfant prodige sfrecciano, hanno l'abitudine al gesto agonistico, gestiscono la pressione con razionalità, sono poverissimi d'anni e ricchissimi di chilometri, gare, categorie esplorate, titoli propedeutici, casistiche, variabili e esperienze precoci.

E questo è niente.

Mai come ora a bordo campo stanno prendendo ragazzini potenzialmente - e concretamente - sensazionali, ma il posto per loro proprio non si trova. Peggio: mai come in questa stagione panchina e tribuna son dense di pilotini e pilotoni ben più interessanti di alcuni di quelli che vivacchiano da metà griglia in giù.

Charles Leclerc, stradominatore, inciampi a parte, della F.2 è uno di questi, perfino utile al simulatore Ferrari. Antonio Giovinazzi, secondo in formula cadetta lo scorso anno e friday driver nonché all'occasione 21esimo uomo del Circus, è un altro. E neanche ci provate a dire che ha sbattuto due volte in Cina, perché con lo stesso metro di giudizio Jody Scheckter e

Gilles Villeneuve sarebbero stati appiattiti sul nascere.

Il 17enne Lando Norris, califfo con la McLaren nei test ungheresi e in fantastica evidenza nel Fia F.3, è altra rivelazione tale da far strabuzzare gli occhi.

E Pierre Gasly? Se Bon Giovi è tosto, lui che in F.2 lo ha battuto, certo non lo è da meno, eppure il 21enne francese è in stand-by, tra Super Formula e comparsate in F.E, anche se da un momento all'altro vorrebbe e potrebbe esser chiamato. E che dire del 19enne George Russell, che in Gp3 sta svettando e nei test in Mercedes F.1 è a suo agio?

Poi c'è Felix Rosenqvist. Ventisei anni, svedese. Fortissimo in F.Renault, in F.3 ha vinto di tutto e ripetutamente, tra Macao, Masters e Euro F.3, suonando, nell'ordine, i sopra nominati Giovinazzi, Leclerc, Stroll e Russell. In più è fresco e race winner in Indy Lights e F.E, ora corre in Super Formula, eppure fa fatica a trovare una chance in F.1. Forse mai l'avrà. E chissà, se Roger Penske non avesse ottant'anni suonati, al neocampione della F.IndyCar, il 26enne Josef Newgarden del Tennessee, avrebbe trovato il modo di fargli assaggiare la F.1, visto che ha vinto titoli ovunque abbia corso. Invece niente. Tutti buoni, zitti e fermi. Fuori dal Circus, come tanti bambini col nasino appiccicato alla vetrina del negozio di dolciumi.

Paradosso dei paradossi, là fuori ci sono pure da neo-alleati Nico Rosberg e Robert Kubica, forse i due giovanissimi anziani più interessanti: il primo iridato in carica e neomanager, il secondo l'infortunato più rimpianto e acclamato di sempre. Risultato: zero per tutti. A parte Giovinazzi. Per il resto le comparsatine da friday driver vogliono dire poco o niente. Robetta. Sfondi solo se ti fanno correre. Però la F.1 sembra un ministero: nei posti buoni, gira gira, per decenni galleg-

giano sempre gli stessi. Si libera un posto alla Williams e da Villa Arzilla ripescano Massa. Si apre un chance alla McLaren a Montecarlo e dai giardinetti della lunga (e beata) degenza ripescano Button, poi s'indispone Massa e dal dopolavoro ferroviario alla Williams riesumano Di Resta. Bravini, carini e tetragoni, per carità. Ma il futuro, le grandi storie, le scommesse più affascinanti, i driver attesi sono altrove e tutti si guardano bene dal metterli in macchina. Sembra quasi che la F.1 sia un empireo in cui è difficilissimo entrare ma poi quasi impossibile uscirne. Vedi Palmer, con un ruolino da farlo appiattare dopo quattro gare. E invece a Singapore è mezzo rinato, toh.

Diomio, quanto mancano i team affittamacchine, le terze vetture, le squadre ballerine, perfino i saltafossi piantachiodi, e quanto manca la serissima e fondamentale nave scuola Minardi.

Tutti coloro che nella Formula Uno che fu, più aperta, abbordabile, navigabile e affollata, verso fine stagione potevano darti una vettura per rischiarti in gara, poi vediamo.

Se eri bravo e pronto, la chance l'avevi subito: cotto, mangiato e via.

Mica a caso Lauda debuttò con una March in affitto, Piquet fu chiamato dall'Ensign, Mansell fu schierato con la terza Lotus e lo stesso Schumi a Spa 1991 con una Jordan noleggiata da Mercedes.

In una Formula Uno meno ingessata, assai più managerialmente penetrabile, flessibile, creativa e coraggiosa di quella di ora. Perché, vedete, chi corre le pal- le le ha da sempre, ma per far funzionare il tutto e tradurre certi sogni e belle promesse in realtà, le palle medesime le devono avere pure quelli che comandano, appollaiati là dietro i muretti.

Sennò cos'è questa, la Formula Uno o il Ministero della Velocità? ●

# SCOPRI LA NUOVA VERSIONE DI COTTO E MANGIATO



## ASSAPORA TUTTE LE NOVITÀ IN EDICOLA.

- ANCORA PIÙ RICETTE
- STEP PIÙ CHIARI
- FOTO PIÙ GRANDI
- NUOVA GRAFICA



Dal 29 settembre Cotto e Mangiato magazine ti aspetta con ancora più ricette, una grafica più moderna, tante foto a tutta pagina e più spazio agli step di preparazione per offrirti una cucina ancora più facile, veloce e di qualità.

**Cotto e mangiato**  
la cucina facile, veloce e di qualità

DISPONIBILE SU  
Google play

Scarica su  
App Store



# Kubica spera ancora

**SVANITA LA POSSIBILITÀ CON RENAULT RESTA APERTA UN'OPPORTUNITÀ ALLA WILLIAMS, TUTTA DA VERIFICARE**

«**S**erviva un maggior numero di test e purtroppo oggi, così com'è il regolamento, non potevamo farli». Così, riassumendo, si è espresso Cyril Abiteboul per spiegare il perché la Renault ha deciso di virare su Carlos Sainz sacrificando l'idea del rilancio di Robert Kubica. Troppe incognite. Secondo indiscrezioni raccolte, i pareri che circolano sono due, ben distinti. C'è chi ritiene che nei long run effettuati nel test di Budapest con la Rs17, Kubica abbia registrato a parità di condizioni prestazioni inferiori a quelle di Jolyon Palmer. Ma c'è anche chi afferma completamente l'opposto. In ogni caso, è vero che Kubica necessitava di conoscere ancora meglio la Rs17. Come lui stesso aveva affermato in Ungheria, la sessione del mattino gli era servita per prendere confidenza con una monoposto completamente nuova, nel pomeriggio le cose erano andate meglio: «Sono certo che se tornassi in macchina farei ancora meglio», aveva sottolineato il polacco a motori spenti, quando aveva concluso il test. Abiteboul ha anche aggiunto: «Siamo stati metodici e analitici nel valutare Robert, garantisco che non abbiamo messo in piedi questi test per puri motivi di immagine, ma è stata una cosa seria. Purtroppo a giochi conclusi ci siamo ritrovati senza tutte le risposte che volevamo. Servivano altre prove per capire se Kubica poteva tornare ai suoi livelli e a quelli che noi pretendiamo, ma non ci sono altri test programmati dalla F.1». Forse si poteva utilizzare Robert nelle Fp1 delle ultime gare stagionali, ma nel frattempo si è creata la possibilità di avere Sainz per quel giro di motori Renault-Honda quanto mai inaspettato. Occorreva prendere una decisione: puntare sul giovane spagnolo che garantisce certezze o proseguire sul tentativo di recupero di Kubica? Si è optato per la prima soluzione. Ma Kubica non si è dato per vinto. Ci vuole provare perché è consapevole che può farcela. Sapendo come è sempre critico con se stesso, è evidente che il polacco non sta "barando". La sorprendente notizia che Nico Rosberg si occuperà della sua carriera, rilancia la possibilità che Kubica trovi un volante. L'unica vera chance al momento è rappresentata dalla Williams. Ma se la dovrà vedere con Felipe Massa e



**GIOCHI SONO A TUTT'OGGI MOLTO APERTI**

**In casa Williams-Martini, sopra, Robert Kubica, in alto, oltre che nell'aiuto del suo neo-manager Rosberg, potrebbe contare anche sul gradimento dello sponsor**

**PURTROPPO CON ROBERT CI SIAMO TROVATI SENZA TUTTE LE RISPOSTE CHE VOLEVAMO**

**CYRIL ABITEBOUL**



Paul Di Resta. Il brasiliano non si capisce bene cosa voglia fare, la stagione che sta vivendo è al di sotto delle aspettative e un definitivo ritiro dalla F.1 sembrerebbe la cosa più logica. Tanto che è nel mirino di alcuni team della Formula E. Di Resta è il pilota di riserva che tanto bene ha fatto a Budapest quando è stato letteralmente sbattuto nell'abitacolo della FW40 di Massa, colto da labirintite. Ma da qui a promuoverlo a pilota ufficiale ce ne passa. Kubica è ben visto dallo sponsor Martini che, per uno strano accordo con la Williams, vuole che uno dei due piloti abbia più di 25 anni. Questa "regola" estromette il 23enne Pascal Wehrlein, spinto dalla Mercedes mentre è stata respinta la richiesta di ingaggio arrivata da Marcus Ericsson.

Per Kubica la Williams allestirà una serie di test con la vettura del 2014 ed è intenzionata a capire bene se Robert ce la potrà fare. Il tempo a disposizione non le manca, a differenza della Renault. E se Kubica non si rivelerà all'altezza? Si potrà sempre richiamare in causa Massa. Sarà anche importante capire quanto conterà il parere di Lawrence Stroll, padre di Lance e grande investitore nel team: gli garberà la presenza di Kubica che di certo si prenderà tutti i riflettori dei media? ●



# La leggerezza che genera velocità

La diminuzione del peso operata dalla Lotus negli anni Cinquanta ha cambiato le strategie di progettazione in ambito automobilistico

«**A**ggiungere potenza ti fa andare più veloce in rettilineo, sottrarre peso ti fa andare più veloce ovunque». Fu questa una delle promesse dell'ingegnere inglese Colin Chapman quando nel 1952 fondò la Lotus Engineering Ltd., casa automobilistica costruttrice di auto sportive e da corsa tra le più estrose e smodate ma anche tra le più affascinanti e performanti di sempre. La strategia di progettazione delle automobili Lotus è sempre stata infatti la stessa, ovvero la "leggerezza della vettura", ottenuta riducendo al minimo le parti e i pezzi da utilizzare, il tutto con assemblaggi impeccabili e materiali innovativi. Laureatosi nel 1949 in ingegneria Chapman si arruolò - con il grado di ufficiale - nell'aeronautica militare del Regno Unito e successivamente fu assunto dalla British Aluminum Company. L'esperienza maturata con la tecnologia aerea, che vede nella leggerez-

za il proprio requisito fondamentale, e le conoscenze acquisite sull'alluminio, materiale con densità nettamente inferiore rispetto all'acciaio, hanno avuto un impatto significativo sulla concezione delle future automobili Lotus. La prima automobile costruita da Chapman nel garage della propria fidanzata, chiamata "Lotus Mark 1", vide la luce nel 1949. Intuendo da subito le potenzialità della vettura, l'ingegnere inglese decise di iscriverla a una gara nel circuito di Silverstone dove vinse gareggiando contro una Bugatti Type 37. A questo punto la storia era già scritta. Chapman divenne sempre più ossessionato dal mondo delle gare automobilistiche e il passo verso la Formula 1 fu tanto breve quanto devastante. Nel 1958 la Lotus debuttò in Formula 1 col nome Team Lotus e nel corso degli anni divenne uno dei team più vittoriosi di sempre, riuscendo ad aggiudicarsi 79 Gran Premi e sette titoli mon-

diali. Ben presto l'azienda iniziò ad affiancare alla produzione delle auto da corsa anche le sportive da strada, le quali fecero altrettanto storia, a partire dalla Elite del '58 fino alla Lotus Espirit S1 del '76, quest'ultima utilizzata da Roger Moore nel film "007 - La spia che mi amava". Attualmente la Lotus è una casa automobilistica che continua a far sognare appassionati di tutto il mondo con le stravaganti e supersportive vetture come la Elise o la Exige, che vedono tra i materiali impiegati l'utilizzo massiccio dei compositi, leggeri e performanti. Il famoso "laboratorio di leggerezza" è ancora oggi il core-business della casa, consentendole di essere leader anche nelle tecnologie ecocompatibili. Il tutto senza aver perso il proprio vantaggio di prestazioni, maturato sulle piste di tutto il mondo, e il piacere puro di guidare.

# McLaren alla riscossa

**INTERVISTA AL TEAM MANAGER ERIC BOULLIER: «IL NOSTRO FOCUS È SUL 2018 COI MOTORI RENAULT. ALONSO? RESTERÀ!»**

**I**l Gp di Singapore è stato teatro di clamorosi comunicati e conferenze stampa, che hanno dato il carattere di ufficialità a indiscrezioni che a più riprese erano circolate nel paddock. Tra l'annuncio di nuovi manager, rinnovi contrattuali e rinnovate partnership, la notizia probabilmente più clamorosa ha visto protagonista la McLaren, che ha annunciato un amichevole divorzio dalla Honda e la scelta di affidarsi alla Renault per la fornitura delle power unit dal 2018. Una separazione che sancisce il totale fallimento di quello che circa tre anni fa era considerato uno dei più temuti e promettenti sodalizi, un patto anglo-nipponico tornato alla luce per rinverdire un'irresistibile epoca costellata di successi e titoli a ripetizione consegnati alla storia da un Ayrton Senna nella parabola più fresca e fragorosa della sua carriera.

La McLaren, dopo tre anni di ripetuti patimenti con la power unit Honda ha dunque rotto gli indugi e annunciato l'accordo con la Renault, individuata come partner ideale per una soluzione tattica in grado di riportare la casa di Woking nelle zone nobili della graduatoria. Per la seconda volta, da quando venne fondata nel 1963 da Bruce McLaren, la scuderia che ha sede del Surrey si affida ad un propulsore francese. Per una sola stagione, nel 1994, la MP4/9 fu dotata dei motori Peugeot e conquistò con Mika Hakkinen la 4ª posizione nel mondiale grazie a una seconda posizione, 5 terzi posti ed una lunghissima sequela di ritiri contrassegnarono un'annata considerata complessivamente negativa e che portò Ron Dennis a siglare per il 1995 un accor-

do con la Mercedes che si concluderà soltanto nel 2014 con il passaggio alle power unit Honda. Nessuno meglio del Team Manager della squadra inglese, Eric Boullier è in grado di ragguagliarci in merito a come è maturata la scelta di chiudere con la Casa del Sol Levante. «Le giornate cruciali che hanno innescato il processo risalgono a diversi mesi fa, in occasione dei test collettivi di Barcellona. Noi ci siamo messi a disposizione della Honda per cercare nuovamente di migliorare la situazione in tempi rapidi, visto che in termini di performance eravamo al di sotto delle nostre aspettative. In fase di analisi, è apparso evidente che non sarebbe stato possibile farlo e abbiamo iniziato a intrattenere contatti con altri motoristi. In questo periodo, abbiamo garantito il massimo supporto alla Honda. Già prima dell'estate abbiamo preso in considerazione l'ipotesi di interrompere le relazioni. Nei mesi estivi, la Casa de Sol Levante non ha rispettato alcune dead-line, e la decisione è definitivamente

maturata, anche se non esiste una data precisa. Ora guardiamo avanti e con Renault avremo una partnership reale, potremo contare sullo stesso motore e sul medesimo accesso ai dati di cui dispongono Red Bull e Renault». Una decisione che la McLaren ha ufficializzato a Singapore, il tracciato sul quale la power unit nipponica è parsa esprimersi sui suoi livelli migliori in tempi recenti. «È vero, ma occorre valutare le caratteristiche della pista, che ci ha consentito di entrare in Q3 con entrambi i nostri piloti. Com'era accaduto

ABBIAMO  
LAVORATO  
INTESAMENTE PER  
3 ANNI CON HONDA  
E SONO TRISTE CHE  
SIA FINITA COSÌ

ERIC BOULLIER

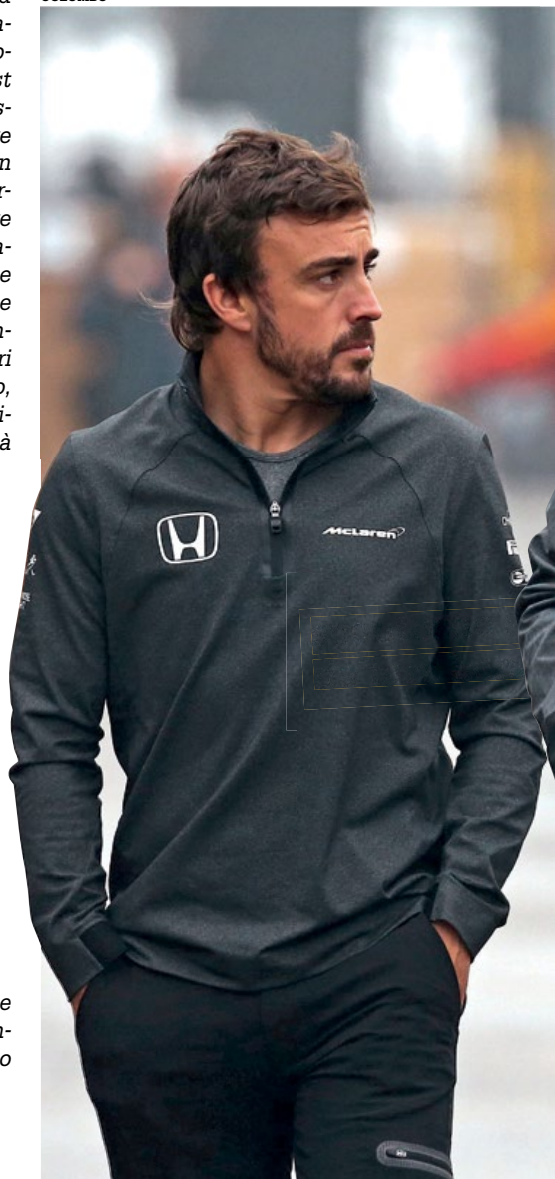
”



GETTY IMAGES

anche a Budapest e Monaco, sulle piste lente il gap di motore pesa molto di meno ed emergono le doti della nostra macchina. Ma la realtà è rimasta, purtroppo, quella che conosciamo». La separazione dall'Honda porterà la McLaren a vivere da squadra cliente, piuttosto che ufficiale come accade ora. «È presto per dire qualcosa a riguardo. Noi saremo un cliente privilegiato con la Renault e lavoreremo alla pari di Red Bull e della Renault stessa».

COLOMBO





## ORA MANCA SOLO L'ANNUNCIO DI FERNANDO

Finito kappad Alonso nella carambola al via che ha visto coinvolti Vettel-Verstappen-Raikkonen a Singapore, la McLaren è andata a punti con Vandoorne già riconfermato per il 2018. Ora manca solo l'annuncio di Fernando... Sotto, nella foto con Eric Boullier

sa, come anticipavo. Anche in termini di scambio d' idee e potremmo avere un ruolo diretto nell'influenzare gli sviluppi futuri. Questo concetto mi piace, ma concordo sul fatto che non saremo più una squadra che è diretta emanazione di una Casa. Ad ogni modo, la nostra scelta rappresenta la miglior soluzione percorribile per il prossimo triennio».

Anche se dal punto di vista economico, il fatto di dovere impiegare delle risorse fi-

nanziarie per la fornitura dei propulsori costringerà a sacrificare iniziative e investimenti in altre direzioni. «Sì, è vero, ma se guardiamo al disastro degli ultimi tre anni, non ci sono dubbi sul fatto che i recenti risultati negativi ci siano costati tantissimo in termini di reputazione e nuovi sponsor. Per i prossimi 5 anni, io sono assolutamente certo che torneremo sui nostri usuali livelli. Attualmente occupiamo il 9° posto nella graduatoria costruttori, ma sono certo che con un motore top saremo quarti. Potremo semplicemente investire nella fornitura dei motori i soldi che riceviamo dalla FOM, senza avere rischi finanziari. Ringrazio i soci per aver avallato questa decisione, visto che avrebbero potuto attendere che la Honda si risollevasse da sola, senza però certezze sulle tempistiche. La mia opinione è che siano stati compiuti degli errori all'inizio del nuovo progetto con Honda oltre tre anni fa, ma è facile dirlo soltanto ora guardando indietro».

Nell'analisi precedente, il 43enne manager francese ha sottolineato che ci sarà un tavolo di lavoro congiunto con Renault e Red Bull al fine di decidere gli sviluppi della power unit, ma non è stato toccato il punto se ci saranno delle gerarchie tra le tre squadre. Di fatto, Renault ha una sua squadra ufficiale e la Red Bull è costantemente nelle prime tre squadre del mondiale. Eric ha dalla sua parte il fatto di essere francese e, con Renault, ha un rapporto più che consolidato. «Mettiamola sotto un aspetto puramente legale: tutti e tre le squadre avranno il medesimo trattamento. Dal punto di vista culturale, ho vissuto 9 anni in Inghilterra e, da francese, ho fatto spesso da collegamento tra gli inglesi e i giapponesi». Passando al 2018, è inevitabile allargare la discussione al line-up. Col nodo Fernando Alonso,

che con Renault ha già vinto 2 mondiali e viene concepito, almeno esternamente, come una parte integrante dell'accordo. «Fernando è interessato ad avere una monoposto competitiva ed è, di fatto, soltanto una parte interessata al processo. Noi abbiamo fatto una scelta sportiva, e non di business, nel cambiare il motore. Sappiamo di avere un buon pacchetto tecnico e con un motore competitivo saremmo nelle prime tre squadre. Nella fase decisionale, Alonso non è stato direttamente coinvolto. Certamente, la sua figura diventa importante nel processo successivo: quando hai una buona macchina ed un buon motore, ti serve un pilota top. E qui entra in gioco Fernando. Vedendo il suo comportamento e il suo body language, il mio feeling è che lui voglia restare con noi. Zak Brown sta verificando alcuni aspetti in merito, ma il

nostro focus principale è ora sulla macchina 2018, quando ci saranno delle modifiche in merito al layout del motore e dovremo ridisegnare diverse parti. Sotto questo aspetto, avrei voluto che la decisione di passare a Renault fosse arrivata con qualche settimana di anticipo per lavorare meglio». D'altro canto, non deve essere stato semplice prendere la decisione e gestire il rapporto con la Honda. «Sì è stato molto duro. Il nostro obiettivo era di ripetere

la storia e successi del passato. E, sulla carta, tutto sembrava perfetto. Purtroppo, quando abbiamo portato il tutto "a terra" le cose non hanno funzionato. Fortunatamente abbiamo raggiunto un accordo amichevole con Honda e ciascuno ha compreso le ragioni dell'altro. Ora che le nostre strade si dividono, spero che riescano con un nuovo partner a raggiungere i loro obiettivi. Abbiamo lavorato intensamente per tre anni e sono triste sia finita così». Qualche consiglio per Franz Tost della Toro Rosso, che avrà gli Honda nel 2018? «Ah ah... è un competitor, e non posso dire nulla!». ●

**VEDENDO IL BODY LANGUAGE DI FERNANDO, PENSO CHE ABBA VOGLIA DI RESTARE CON NOI**

**ERIC BOULLIER**





COLOMBO

SUTTON-IMAGES.COM

# Vandoorne sorrisi e testa bassa

**N**on lo sentirete, e non l'avete mai sentito prima, muovere via radio feroci critiche al motore Honda che equipaggia la sua McLaren. Al contrario del suo compagno Fernando Alonso. Il quasi rookie Stoffel Vandoorne ("quasi" perché ha disputato un Gran Premio in Bahrain nel 2016 sempre con la McLaren) si tiene i malumori per sé e pensa a lavorare a testa bassa. Ligio al dovere, da buon belga, ha aspettato che la ruota girasse dopo un complicato inizio di stagione. Nessun test con monoposto datate, prove pre campionato tormentate tanto da percorrere appena 300 km negli otto giorni a disposizione, circuiti sconosciuti da affrontare. Difficile lavorare con tranquillità quando, gioco for-

**OLTRE LA SETTIMA PIAZZA DI SINGAPORE, STOFFEL, MAI POLEMICO, INIZIA A TRARRE I PRIMI FRUTTI DALLA SUA ESPERIENZA IN FORMULA UNO**

za, la macchina non la si conosce a fondo. Con calma, Vandoorne ha saputo conquistare gli ingegneri McLaren lavorando bene al simulatore, fornendo le giuste indicazioni tecniche per gli sviluppi e da quando a Baku ha ricevuto pure lui gli upgrade che sempre aveva Alonso, Stoffel ha iniziato a viaggiare sui tempi di Fernando senza problemi, anzi, in più di una occasione è stato decisamente più veloce dello spagnolo. Guadagnandosi così la riconferma per il 2018 ben prima della pausa estiva.

#### **McLaren crede in lui già da un po'**

La McLaren ha creduto in Stoffel, da un paio di anni gestito dall'italiano Alessandro Alunni Bravi, fin



COLOMBO

da quando ha vinto il titolo 2012 della Eurocup Renault col team Kaufmann al termine di un bellissimo confronto con Daniil Kvyat. Da quel momento, da quando è stato inserito nel programma Junior di Woking dopo essere stato appoggiato dalla federazione belga che però più di tanto non poteva fare, Vandoorne che già aveva conquistato al debutto in monoposto (avvenuto a 18 anni) il campionato di Formula Academy francese, è letteralmente esploso. Dal Renault 2.0 al Renault 3.5, un salto da 300 cavalli di differenza, non ha avuto problemi di sorta giocandosi la stagione 2013 con Kevin Magnussen. Alla fine, col team Fortec, è risultato secondo e subito è stato portato in Gp2 dove al debutto con Art è stato nuovamente vice campione, battuto da Jolyon Palmer. Nel 2015, ancora Gp2 e Art, e una vittoria schiacciante con 7 vittorie, 16 podi, 4 pole. Ron Dennis, però, non lo ha voluto subito in F.1 e lo ha spedito in Giappone per farsi le ossa nella Super Formula.

Pazienza. Quando Alonso si è visto costretto a saltare il primo Gp 2016, a Sakhir, dopo il brutto incidente di Melbourne, lo hanno chiamato di corsa e lui arrivato giusto in tempo per le prove libere, di-

ligente e attento, in gara ha terminato decimo tra lo stupore generale. Ecco, forse quel gran risultato lo ha danneggiato nella prima parte del campionato 2017. In F.1 la pazienza non esiste più e tutti si aspettavano che Vandoorne continuasse a seminare miracoli. Non è stato così, come spiegato sopra. A Melbourne (13°, 18° in qualifica) ha patito la cronica mancanza di velocità ed aver saltato la FP1, a Shanghai si è dovuto ritirare per un problema alla pressione del carburante dopo anche non aver partecipato alla FP2, ma in gara con la pista inizialmente bagnata, si è messo in mostra con forza dopo essere partito 15esimo. A Sakhir, dove 12 mesi prima aveva lasciato tutti di stucco, Vandoorne (17esimo in qualifica) non è neanche partito per una perdita di acqua verificatasi prima di allinearsi in griglia di partenza. A Sochi, da ultimo al via per penalità power unit, ha tagliato il traguardo 14esimo («non poteva fare di più», aveva poi detto), a Montmeló, partito ancora dal fondo causa PU, ha sbattuto contro Massa ritrovandosi addosso un sacco di critiche.

#### E ora anche Stoffel sogna col motore Renault

Serviva una svolta, e questa è arrivata nel Principato di Monaco, orfana di Alonso volato a Indianapolis. Là dove la guida fa sempre la differenza, Vandoorne è riuscito a entrare nel Q3 in qualifica, ma subito dopo, nei momenti finali del Q2 ha picchiato. In gara, se la giocava quando è finito contro le barriere: «Eravamo dietro la safety-car ed è stato difficile tenere in temperatura gomme e freni così quando sono arrivato alla prima curva non l'ho tenuta ed ho

sbattuto». Buone le gare di Montreal, Baku (penalità per PU) e Spielberg, sui tempi di Alonso in qualifica, anche se non sono arrivati punti, poi un'altra svolta in positivo. A Silverstone e Budapest, Vandoorne si è magicamente qualificato ottavo riuscendo a centrare la zona punti in Ungheria con un decimo posto: «Ci aspettavamo di essere competitivi su questa pista e così è stato. Sono sempre stato tra i primi dieci per tutto il weekend e ho preso il mio primo punto stagionale». In Belgio, gara di casa, il cambio della power unit lo ha costretto a partire ultimo (14esimo all'arrivo), così come a Monza (ritirato per noie al motore). Poi, altra magia a Singapore, tracciato che non conosceva. Non in qualifica e settimo al termine di una gara molto difficile, ma consistente e proficua. Anche Stoffel, sicuramente, avrà tirato un bel sospiro di sollievo nell'apprendere che il prossimo anno avrà i motori Renault. Che arrivano al momento giusto per lui. Dopo un anno che si può definire di transizione e di apprendimento, Vandoorne si troverà a correre su circuiti noti, con una monoposto che potrà sviluppare con precisione e calma. E sicuramente, diverrà il primo grande rivale di Alonso... ●

#### RICONFERMA MERITATA

**C'è una buona chimica alla McLaren tra Vandoorne e Alonso. Il giovane belga sta facendo esperienza ed avere al suo fianco il fuoriclasse spagnolo non può far altro che accrescere il suo bagaglio. Al suo primo anno completo di Formula Uno, il belga ha subito ottenuto la riconferma anche per la prossima stagione**



di Giorgio Ferro

# Salasso da superare

SEB HA PERSO DA HAMILTON 42 PUNTI IN TRE GARE. EMORRAGIA CHE VA ARGINATA. E SEPANG È UNA PISTA NON CERTO BANALE...

**B**en 42 punti in tre gare. Sono quelli che ha perso Sebastian Vettel nei confronti di Lewis Hamilton nelle ultime tre settimane. Lewis ha infatti vinto a Spa, Monza e Singapore per un totale di 75 punti in classifica contro i 33 raccolti dal pilota della Ferrari. E pensare che da marzo a oggi Vettel è arrivato al traguardo davanti a Hamilton sette volte, ovvero esattamente nella metà dei Gp finora disputati. Solo che in queste sette dimostrazioni di superiorità Seb ha guadagnato 60 punti su Lewis, mentre quest'ultimo quando è stato davanti se n'è portati a casa 88 in più. Principalmente perché di gare l'inglese ne ha vinte sette contro le quattro del tedesco. E poi c'è lo zero in casella di Marina Bay che pesa un sacco... È la cruda realtà dei numeri.

## Per Seb rincorsa assai problematica

Ecco, il tema principale su cui si giocherà quest'ultimo terzo del Mondiale di F1 è proprio questo. Dopo essere stato davanti al campione del mondo in carica fino alla fine di agosto, con alti e bassi ma pur sempre davanti, oggi Vettel è infat-

ti sotto di 28 punti. Il che significa che pur vincendo quattro dei prossimi sei Gp rimasti riuscirebbe solo a riagganciare Lewis se quest'ultimo si classificasse sempre secondo. Uno scenario inimmaginabile anche solo pochi giorni fa quando tutti quanti eravamo certi di goderci fino all'ultima curva uno dei campionati più emozionanti ed equilibrati degli ultimi anni.

## Qualcosa è girato storto per la Ferrari

Questo è il Motorsport. Complicato, affascinante, spesso imprevedibile. Essenzialmente una questione di dettagli, tutti da gestire ed allineare per bene al posto giusto ed al momento giusto. Fino alla fine. Dettagli tecnici, sportivi, ambientali, organizzativi, climatici (intesi come aria che si respira all'interno dei team). Tutto conta. Purtroppo qualcosa ha girato storto a Maranello nelle ultime settimane. E nonostante a Spa, pista teoricamente non favorevole alle Rosse, si siano brillantemente limitati i danni con un ottimo secondo posto merito di una scelta di set-up decisamente azzeccata,



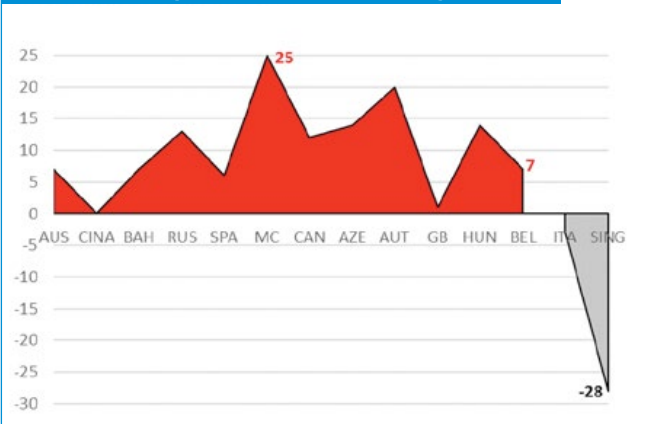
GETTY IMAGES

il successivo risultato negativo di Monza (altri 10 punti persi) deve aver incrinato non poco l'equilibrio nel team, finendo per condizionare pesantemente anche il weekend notturno di Singapore. Entrambe le vetture parcheggiate ai bordi della pista dopo qualche centinaio di metri sono un pugno in pancia tremendo. Due piloti super esperti che scambiano la prima curva per il traguardo finale del Gp. Lo fanno gli sprovveduti. O quelli che hanno la testa poco libera e fresca. E viene da pensare che il dopo Monza abbia prodotto un carico tensionale eccessivo all'interno del team finendo per minarne la serenità e la lucidità.

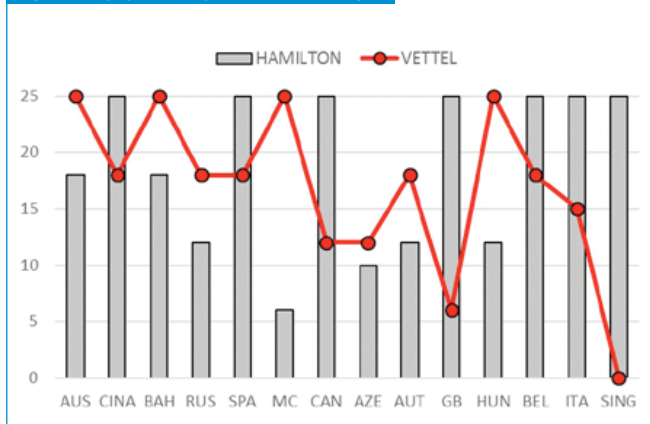
## Per la Rossa c'è l'operazione recupero

Ma tant'è. La situazione è questa e con solo più sei Gp a disposizione a Maranello si impone un'operazione di recupero per non mandare all'aria una stagione che finora è stata comunque eccellente, soprattutto se paragonata alle ultime. Se oggi la Ferrari ha un terzo in più dei punti nella Classifica Costruttori rispetto a un anno fa, è perché da quelle parti hanno

## ANDAMENTO DI VETTEL NEL MONDIALE



## PUNTI GUADAGNATI PER GP





## ANDAMENTI CONTRASTANTI

La Ferrari deve assolutamente invertire il trend negativo delle ultime tre gare, peraltro opposto a quello vincente della Mercedes. Nell'immagine, Vettel in grande difficoltà nell'edizione 2016 del Gp di Malesia



lavorato più che bene e non possono (né devono) essere un paio di defaillance a far cambiare idea. O a far mollare la barca alla deriva. Si deve riprendere il filo del discorso con convinzione e, soprattutto, tanta serenità. Perché poi, così come in tre settimane si è ribaltato il campionato, la Storia del Motorsport ci ha insegnato che i giochi finiscono comunque solo dopo l'ultima bandiera a scacchi.

### Precedenti stimolanti a Sepang

E si riparte dunque dalla Malesia. Fino a due anni fa, lo ricorderete, a Sepang si correva in primavera all'inizio del Mondiale. La Storia ci dice che lì le gare non sono quasi mai noiose. Se a Singapore, prima di quest'ultima rocambolesca edizione, era capitato quasi sempre che avesse vinto chi era partito dalla pole position, in Malesia è capitato in meno della metà dei Gp disputati finora. E solo nel 71% dei casi il poleman si è presentato davanti a tutti al termine della prima tornata. Questi due dati ci dicono sostanzialmente due cose. Primo, che in Malesia le gare sono sempre piuttosto

movimentate grazie anche a condizioni meteo instabili, alla possibilità di rischiare strategie pneumatiche diverse, alle ottime possibilità di azzardare un sorpasso ed a qualche safety-car. Seconda cosa, che il primo giro, o meglio la prima curva, costituisce una prova di abilità (e anche di fortuna) non indifferente.

In effetti, se ci rinfreschiamo la memoria sulla planimetria del circuito, ci torna sicuramente in mente il "cavatappi" in discesa dopo il rettilineo del traguardo, dove solitamente le vetture si ammucchiano in ingorghi da centro città. È chiaro che lì è abbastanza facile guadagnare o perdere posizioni. O, peggio ancora, rimanere invischiati in qualche incidente che rovina la gara. Ecco perché partire davanti aiuta, soprattutto se poi si azzecca una partenza perfetta evitando di farsi risucchiare nel mucchio...

Senza andare troppo in là con la memoria basta infatti ricordare cosa successe un anno fa quando un pilota, partito dalla terza fila (perché allora la sua vettura non gli consentiva di fare di più), sfruttò al meglio lo start ma poi, spegnendo il

cervello, scommise tutto su quella prima curva che incanalando tutti come nei vicoli del centro storico di un paesino costituisce il punto più critico dell'intero Gp. Strategia "all-in" e vettura parcheggiata. Per chi non lo ricordasse, quel pilota è tedesco, biondo, ha vinto quattro titoli mondiali, correva (e corre ancora) su una vettura rossa...

### Attenzione ai curvoni malesi

Smettendo di girare il coltello nella piaga e pensando piuttosto a cosa conta sul circuito di Sepang, dobbiamo prestare attenzione ai lunghi curvoni in appoggio che richiedono la migliore omogeneità di comportamento tra inserimento, centro e uscita curva. Per fare un buon tempo a Sepang serve principalmente avere un buon carico aerodinamico, soprattutto ben bilanciato tra gli assali in modo da non creare scompensi alla guidabilità. Soprattutto nel settore centrale del circuito. Poi è chiaro che quello malese è un tracciato veloce con allunghi decisamente importanti in cui ovviamente conta anche il rendimento in rettilineo, espressione della potenza delle power-unit e del Cx, altrimenti il cronometro non si ferma più. Per cui, alla fine, è l'efficienza aerodinamica, ovvero il rapporto tra deportanza e Cx, a giocare il ruolo più importante. Bisogna avere un buon livello di carico senza pagarla troppo in resistenza in modo da non penalizzare poi il contributo della power-unit nei lunghi rettilinei.

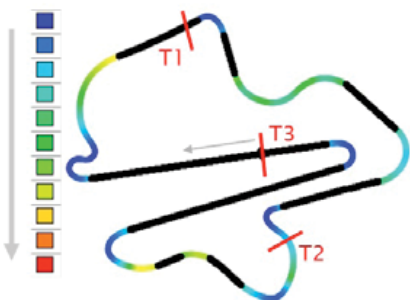
### Lewis 2016, la pole prima del disastro

Nel 2016 - prima di vedere svanire le sue speranze di titolo con la rottura del motore a pochi giri dalla fine del Gp - Lewis Hamilton diede una suonata poderosa a tutta la compagnia in qualifica... quattro decimi a Rosberg, sei ai piloti Red Bull e più di sette ai Ferraristi. Perché l'anno scorso quando si andava su circuiti con queste caratteristiche non c'era storia. Le Mercedes erano imprevedibili. Quest'anno invece, l'abbiamo visto fin dall'inizio, il film è diverso. Certo è che bisognerà mantenere una lucidità eccezionale in tutto il weekend, dalla preparazione a casa alla bandiera a scacchi. Ora più che mai. Perché ok la necessità di un recupero in classifica, ma perdere altri punti rispetto ad Hamilton vorrebbe dire davvero smetterla con le ambizioni.

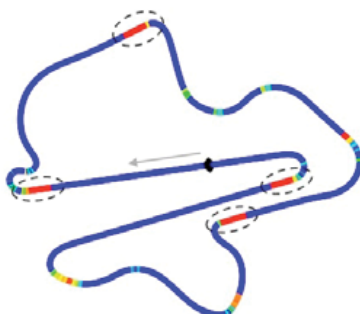
Rimanere sereni quindi (tutti, dentro e fuori l'abitacolo) per non commettere più errori. Soprattutto in quella prima curva che, incanalando a imbuto tutti come nei vicoli del centro storico di un paesino, è una vera e propria trappola e potrebbe anche rappresentare una svolta per il prosieguo del campionato. ●

## SEPANG ANALIZZATA NEL DETTAGLIO

DOVE CONTA IL CARICO AERODINAMICO



DOVE E' POSSIBILE SORPASSARE





# Mina

1947 GM75



1947 GM75



## ORGOGGIO AFFETTUOSO DI UN MARCHIO ANTICO

Gian Carlo posa con orgoglio nell'abitacolo della Minardi GM75, Sport voluta nel 1947 da suo padre e portata in gara l'anno dopo. A destra, uno dei momenti più belli nella storia della Casa faentina in F1: Piero Martini balza in testa per un giro al Gp del Portogallo 1989, dove è 5° in prova e in gara. Ecco con la M189 di Aldo Costa davanti alle Williams di Patrese e Boutsen



1989 M189

LO SCORSO 18 SETTEMBRE GIAN CARLO MINARDI HA FESTEGGIATO SETTANTA ANNI. UN MOMENTO IMPORTANTE E LIETO, UTILE A TRACCIARE IL BILANCIO ASSAI POSITIVO DI UNA VITA SPESA NELLE COMPETIZIONI. CON UN VENTENNIO IN F.1, FACENDO GAREGGIARE IL SUO MARCHIO CHE, A BEN GUARDARE, VENIVA CONCEPITO GIUSTO 70 ANNI FA. COL VERO DEBUTTO IN GARA AVVENUTO NEL 1948

# Minardi l'altro giubileo 70

GIAN CARLO HA COMPIUTO SETTANTA ANNI. LE STESSA PRIMAVERE PASSATE DA QUANDO PAPÀ GIOVANNI CONCEPI LA PRIMA AUTO CHE DETTE IL VIA ALLA TRADIZIONE DI FAMIGLIA

di **Mario Donnini**

**È** proprio l'anno dei giubilei in quota 70, a quanto pare, e non solo per la giustamente festeggiatissima Ferrari. Infatti il 18 settembre 1947 Gian Carlo Minardi ha compiuto settanta anni. I favolosi anni settanta di un uomo importante per le corse italiane, grande appassionato di Sport, coraggioso, intelligente e onesto, titolare di uno degli ultimi piccoli team indipendenti della F.1, per venti anni filati, dal 1985 al 2005, decorosamente nel Circus iridato. Curiosamente, i settant'anni del patron Minardi concidono anche con l'età dell'omonimo marchio e, dopo averlo ascoltato, vale la pena di raccontare perché.

«Sono contento che il mio compleanno sia ricordato - commenta Gian Carlo -, anche se da qui in poi devo stare attento, perché da settanta in su gli anni valgono doppio! Comunque, scherzi a parte, continuo a impegnarmi nel mondo delle corse, con l'Acì e in favore dei nostri piloti, senza trascurare interessanti iniziative che mi vedono protagonista, per cui mi tengo ben allenato». Quest'anno nei Minardi Days a Imola il patron per la prima volta ha percorso un giro al volante di una delle sue F.1, così viene naturale chiedergli se l'anno prossimo magari è già in vista un nuovo tentativo... «Certo che sì - risponde ridendo Gian Carlo - lo prometto fin da ora, proverò a polverizzare il mio primato personale e vedrai che mi ci vorrà poco a batterlo!».

#### Quella GM75 di papà Minardi

E adesso, attenzione, facciamo alcuni passi indietro, lunghi e ben distesi. Proprio nell'ultima parte del 1947, quando Gian Carlo viene alla luce e papà Giovanni Minardi concepisce l'idea presto destinata a concretizzarsi nella piccola





← biposto sport siglata GM75, dotata di un motore sei cilindri di 750 cc, che inizierà a correre nella stagione successiva. Così, e questa è davvero una simpatica strizzata d'occhio del destino, Gian Carlo stesso e la Minardi a ben guardare sono coetanei e i giubilei in agenda brillano per esser due, riguardando non solo l'uomo, ma pure il marchio. Quella prima vetturina resta nel cuore del patron, tanto che per senso della continuità, quando, nel 1980, Gian Carlo fa realizzare la sua prima monoposto di F.2, la ribattezza orgogliosamente GM75. E il fatto che abbia chiamato suo figlio Giovanni proprio come papà, indica un radicamento profondamente rispettoso del senso della continuità: «È il mio modo per riallacciare la storia della mia famiglia a quella delle corse cui ha preso parte. Aspetti vissuti con intensità e ai quali tengo molto» - puntualizza Gian Carlo.

**Storia bella e incredibile ma vera**

Con le corse Gian Carlo inizia da pilota nel 1968 al volante di una Fiat 500 preparata da Faccioli e poi passa a una 124 con la quale prende parte ad alcuni rally. Ben presto, tuttavia, capisce che il suo futuro è dietro il muretto, assumendo la gestione della Scuderia del Passatore - in origine fondata da Alteo Dolcini -, con la quale sfonda in F.Italia, la serie promozionale Anni '70 di crescita e accesso per le future speranze dell'automobilismo tricolore.

Gian Carlo vince il titolo con Giancarlo Martini, classe 1947, suo coetaneo e zio di Piero, destinato a diventare negli anni successivi suo pilota feticcio, fedelissimo - 102 Gp insieme - e grande amico. Nei decenni tutto resta in famiglia, quindi, di generazione in generazione. Dalle sigle, ai nomi di battesimo ai cognomi, e anche questo è uno dei caratteri distintivi stupendi, caldi, di provincia e italianissimi che rendono così speciale e meravigliosamente anche "nostra" l'epopea Minardi.

**Nel 1976 Gian Carlo è già in F.1**

«Il 26 novembre 1974 me lo ricorderò sempre, perché è il giorno in cui il 76enne Enzo Ferrari convoca me, 27enne, a Maranello, per conoscermi e parlare di corse - racconta Gian Carlo - . Fa freddo e sono emozionato. L'incontro comunque ha un bell'esito perché alla fine il commendatore deciderà di affidarmi una Ferrari F.1 come vettura scuola per giovani piloti italiani. E nel 1976 con una 312T faccio correre Gian Carlo Martini in due gare non valide per il mondiale, anche se nella prima finisce out nel giro di ricognizione, ma nell'altra, il BRDC International Trophy, a Silverstone, è buon decimo. È un inizio».

**La Formula 2 in prima linea**

L'aiuto importante di Angelo Gallignani porta al decollo della Scuderia Everest srl che prende il posto di quella del Passatore, correndo in formula cadetta, anche se si tratta di una parentesi valida ma destinata a lasciare spazio alla nascita della Minardi quale factory in grado di sfornare F.2 tutte sue, all'inizio grazie alla progettazione e all'aiuto del Fly Studio di Giacomo Caliri e Luigi Marmiroli.

In tutto la Minardi è in F.2 dal 1980 al 1984, dap- →

**DUE MARTINI A SCRIVERE LA STORIA MINARDI IN F.1**

Il compianto Giancarlo Martini con la Ferrari 312 T, nel 1976 porta al debutto la monoposto scuola affidata dal Drake al team Everest che ha in Gian Carlo Minardi il punto di riferimento al muretto e in Angelo Gallignani una solida base. La Ferrari non riesce a prendere il via nella Corse dei Campioni, ma poi giunge ottima decima nell'International Trophy, gare entrambe non valide per il mondiale. Curiosamente, nove anni dopo, nel Gp del Brasile 1985 sarà appunto Piero Martini, nipote di Giancarlo, a portare al debutto la Minardi M185, provvisoriamente dotata di motore Cosworth



1976 Ferrari 312 T



1947 GM75



1980 GM75 F.2



1983 M283 F.2



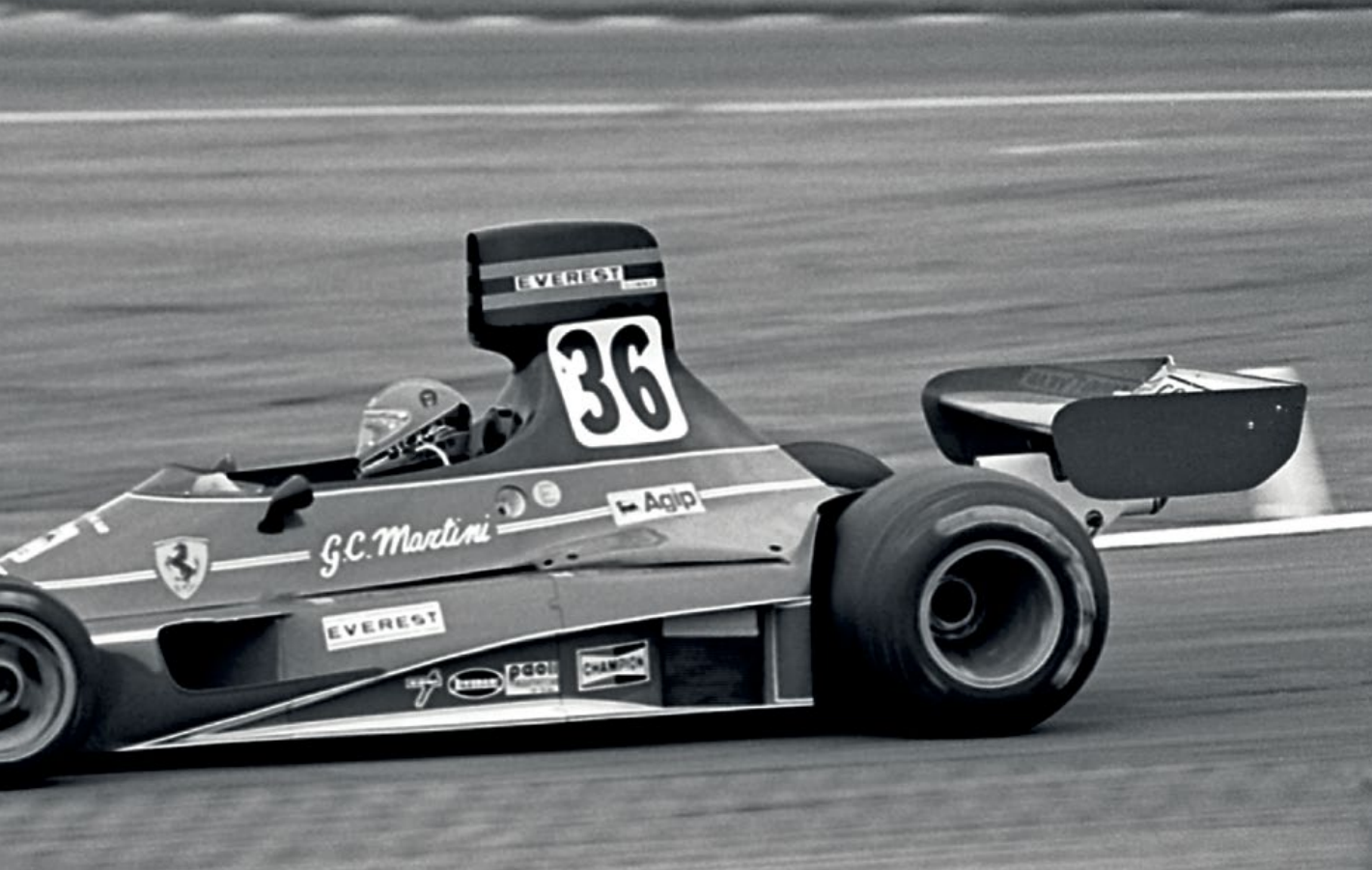
1984 M283-284 F.2



1987 M187



1988 M188



1981 Fly 281 F.2



1982 Fly 281B-282



1985 M185



1986 M185B



1989 M189



1990 M190



1991 M191



← prima con l'argentino Guerra affiancato da Corradi e Gabbiani e nel 1981, quando le cose economicamente cominciano a complicarsi, ecco il promettente Michele Alboreto. Il quale, nel cuore della stagione, a Misano, coglie una stupenda vittoria che non solo salva la squadra, ma la rilancia permettendole di ampliare orizzonti e progetti. Ancora una volta Gian Carlo si dimostra uomo in grado di far correre i piloti più meritevoli e disparati, in F.2. Dando fiducia a Johnny Cecotto, ma anche, l'anno dopo, a Alessandro Nannini e Paolo Barilla. E a sorpresa in una prova su una Minardi fa la sua apparizione pure il grande Enzo Coloni.

**Ci si rinforza, sognando la F.1**

Nel 1983 arriva un'altra figura fondamentale nella storia della Minardi, il socio Piero Mancini, mecenate e appassionato purissimo. I buoni piazzamenti si susseguono fino al 1984, con un podio di Nannini e Del Castello a punti, ma questa annata è importante per altri due motivi, visto che per la prima volta sulla F.2 la Minardi fa uso di carbonio e kevlar e soprattutto perché viene presa la decisione di entrare in F.1, nella stagione successiva.

Sì, la più grande scommessa per il team del Grifone con coda a doppia punta, di spada munito.

E per il debutto iridato, targato 1985, arriva Piero Martini, nipote di Giancarlo, dapprima con un vecchio motore Cosworth - in Brasile e Portogallo - e dal Gp di San Marino a Imola col V6 Motori Moderni concepito dall'ingegnere Carlo Chiti.

Il ghiaccio è rotto. Ritiri, gavetta, sofferenze e tre anni dopo a Detroit Piero con un 6° posto regala il primo, meritatissimo punto iridato al team.

**Quel ventennio intenso e stupendo**

Raccontare vent'anni di F.1, 345 Gp disputati e 38 punti conquistati facendo crescere un pluricampione del mondo come Alonso più race winner del calibro di Nannini, Fisichella, Alboreto, Trulli e Weber, oltre a De Cesaris, Zanardi e Bruni, nonché non meno di altri dieci italiani, resta un vanto specialissimo e nobile. Così come brillano i tecnici scoperti e valorizzati quali, dopo Giacomo Caliri, Aldo Costa, Gustav Brunner e Gabriele Tredozi.

Fantastici poi quei quarti posti nel 1991 di Martini nel Gp di San Marino e Portogallo, più quello di Christian Fittipaldi in Sudafrica 1993 anche se il più mediatico resta il quinto dell'idolo locale Webber, in Australia 2002. Ma il cuore va a quel magico giro in testa di Piero a Estoril 1989, alla stratosferica prima fila da lui conquistata nel Gp Usa 1990 e a quello che avrebbe potuto combinare Jos Verstappen in Brasile 2003 se non fosse partito in testacoda.

**Alternanza al timone**

Dal 1994 al 1996 a dare una gran mano arriva la fusione con la Scuderia Italia di Beppe Lucchini, mentre nel 1997 Gian Carlo cede l'85% delle quote a Flavio Briatore e a Gabriele Rumi, restando presidente. Nel 2001, quindi, l'ultimo passaggio con la vendita a Paul Stoddart, già sponsor del team col marchio European, che diviene cointestatario.

Tre decenni son passate, dagli Anni '80 al terzo millennio, e Minardi c'è. Infine, la notte di Halloween



1992 M192



1993 M193



1996 M195B



1997 M197



2000 M02



2001 Ps01



2005 Ps05



1994 M194



1995 M195



1998 M198



1999 M01

**L'ULTIMO TEST IN PISTA  
IL 24 NOVEMBRE 2005**

Di fatto la storia Minardi in F.1 è terminata a fine novembre 2005, cedendo il titolo sportivo e gli impianti alla Toro Rosso. Il test d'addio, a Vallelunga ha visto alternarsi un bel gruppo di giovani piloti al volante della Ps05, tra i quali Katherine Legge, in basso



2002 Ps02



2003 Ps03



2004 Ps04B



del 2005 la Red Bull compra tutto e fa nascere Toro Rosso. A fine novembre la Minardi di F.1 tiene un'ultima sessione di test a Vallelunga e chiude facendo debuttare tanti giovani piloti, tra cui diversi italiani. Un addio bello e simbolico.

E neanche un vero addio, perché il nome del marchio resta nell'immaginario collettivo - esistono ancora fans club giapponesi -, e nel cuore degli appassionati, che ogni anno, dal 2016, si stringono attorno a Gian Carlo, nei Minardi Days. Per omaggiare una storia antica quanto quella della Ferrari e che può vantare coordinate ovviamente assai diverse, ma comunque tali da sfoggiare dignità e meritare affetto, stima e immenso rispetto. ●



TROVI PIÙ  
RIVISTE  
GRATIS

**FREEMAGS.CC**

# L'urlo di Newgarden

di Marco Cortesi

**GIOVANE, BIONDO, BELLO E SOPRATTUTTO TREMENDAMENTE VELOCE. A 26 ANNI JOSEF VINCE IL TITOLO INDYCAR. UN PILOTA USA TORNA SUL TRONO DELLA SERIE USA CHE ADESSO VUOLE RILANCIARSI**

**J**osef Newgarden non è solo un pilota americano. È un prodotto perfetto. Giovane, biondo, bello, socievole e soprattutto di talento. Nato 26 anni fa nella campagna del Tennessee, è riuscito a salire al vertice dell'IndyCar al primo anno in un top-team. Ma il titolo, conquistato con apparente semplicità a Sonoma incamerando il 2° posto alle spalle del compagno e campione uscente Simon Pagenaud, va ben oltre i meriti sportivi. È un successo per tutto il motorsport Usa a ruote scoperte. Ed è la storia di un modello di successo di quelli che oltreoceano si vendono come il

pane. Papà Newgarden sogna-

va che il figlio potesse un giorno giocare per i New York Yankees nel baseball MLB. Ma

per quanto Josef riuscisse bene in tutti

gli sport, la domanda era sempre

la stessa: «Quando compriamo un go-kart?». Finalmente, il giorno arrivò all'età di

13 anni, quando in Europa già alcuni iniziano a sognare di debuttare nelle

formule. E il suo percorso è stato tutt'altro che canonico, scandito anche dalla necessità di fare scelte sensibili in termini di budget e di crescita personale, per recuperare il tempo perso.

A giudicare dalla maturità con cui, dopo il primo affiatamento con l'armata Penske, ha preso sulle spalle l'intera scuderia centrando 4 vittorie, il piano sembra avere funzionato in pieno. Newgarden è diventato nella finalissima californiana il più giovane vincitore nel mondo delle ruote scoperte americane dai tempi di Jacques Villeneuve, ed

## ORGOGGIO D'AMERICA

Alla sua prima stagione con Penske, Josef Newgarden ha messo subito le cose in chiaro conquistando 4 successi nel 2017 e alla fine ha messo le mani sul primo titolo della carriera chiudendo l'ultimo round di Sonoma al 2° posto



il primo campione IndyCar americano degli ultimi 5 anni. Passato dalla Skip Barber School alla F.Ford e poi subito alla Gp3 dove non ha avuto vita facile tornando presto a casa. *«Anche mio padre correva, ed ero sempre davanti alla tv a guardare le gare, ma per una famiglia è difficile entrare in quel mondo. C'è sempre bisogno di qualcuno che ti aiuti, o che ti dia supporto. La nostra situazione era migliore di molte altre, ma non tanto da spingermi direttamente al professionismo. La mia famiglia ha dato tutto quello che poteva, portandomi al punto in cui sono stato io a fare la differenza».* Il ritorno negli Usa ha segnato una svolta, con l'apprendimento della disciplina necessaria a renderlo anche un asso degli ovali.

#### Una vittoria a stelle e strisce

Di pari passo con la rinascita IndyCar il terreno è stato incredibilmente fertile. Mentre lui vinceva l'Indy Lights e muoveva i primi passi nella classe maggiore, chi sognava la rinascita della categoria ed il ritorno all'era dell'oro ha visto in lui un nuovo Rick Mears, Al Unser, Mario Andretti. Sono passate diverse stagioni, ma finalmente, quest'anno, entrambi i progetti sono arrivati a maturazione. Dopo i podi conquistati col team Fisher le vittorie centrate con il team Carpenter, mettendosi in luce ben oltre quello che era il potenziale delle rispettive vetture, Newgarden è passato al team Penske al termine di una trattativa che ha visto il Capitano sudare per ottenere il sì di colui che ormai, per tutti, era il predestinato. A mettere il sigillo finale anche gli eventi del 2016, quando dopo uno spaventoso incidente in Texas che l'aveva lasciato con fratture ad una mano e ad una clavicola, Newgarden si è ributtato in pista a meno di due settimane di distanza, prima di mettere in scena una straordinaria dimostrazione di forza all'Iowa Speedway, una delle piste in assoluto più dure per il fisico di un pilota. Così, anche i più scettici hanno capito. Contemporaneamente all'evolversi della stagione per il pilota, anche la voglia di rilancio della categoria ha fatto passi avanti.

Dopo il rinnovamento attuato nelle categorie minori, un grande successo, è stata presentata per l'IndyCar 2018 una vettura rinnovata e che promette benissimo. E, finalmente, c'è un campione dai meriti sportivi di prim'ordine, un punto fermo per il futuro. Americano che più americano non si può, già consapevole del suo ruolo e che parla al plurale, come se fosse tutt'uno con la serie che rappresenta. *«Sono felice di portare la bandiera dell'IndyCar e farò del mio meglio per far vedere al mondo quanto entusiasmante sia questa categoria. Dopo anni difficili, i tifosi stanno tornando, e stiamo rimediando a ciò che abbiamo perso negli ul-*





←  
 timi 20 anni. Dobbiamo continuare a spingere nella giusta direzione: non c'è un grande passo avanti da fare, ma tanti piccoli passi. Ci troviamo in una buona posizione, ma nei prossimi cinque anni vogliamo che sia un'ottima posizione!».

**Le strategie alle spalle del fenomeno-Newgarden**

Alle spalle di Newgarden c'è stata però anche una squadra che, nell'ultimo appuntamento della serie oltre che in tante altre occasioni, ha dominato in lungo e in largo vincendo sia con la performance in pista sia con la strategia, prima tra tutte quella di puntare forte sin da subito sul suo pupillo. Penske non è stato cieco, portando al top tutto il suo eterogeneo gruppo di piloti, ma, all'inizio dell'anno, il cambio che ha visto passare il presidente Team Cindric dal reparto strategico di Power a quello di Newgarden aveva dato già un'idea delle aspettative. Ed è bastata una sola parola, "campionato", detta in radio quando Pagenaud è riuscito a prendere la vetta con la strategia, per congelare la situazione evitando guai. Proprio nelle parole di Newgarden c'è forse però il segreto più importante. «In Penske si lavora tutti insieme. Gli altri team sono generalmente divisi. La gente in un certo senso lavora in gruppo, ma normalmente i gruppi di tecnici che lavorano sulle varie vetture non si incontrano. Invece al team Penske quando si va in sede tutti lavorano insieme, lo staff è mischiato, sulla mia vettura lavorano anche meccanici delle altre auto. Non ho mai visto questo atteggiamento in nessun'altra scuderia al mondo». Ha pagato, alla fine, anche la scelta da parte della Chevrolet di puntare di fatto su una sola squadra, cosa che ha lasciato un po' indietro i team di AJ Foyt e Ed Carpenter, ma che ha



**SONO FELICE  
 DI PORTARE LA  
 BANDIERA INDYCAR  
 ORA CHE I TIFOSI  
 STANNO TORNANDO  
 A SEGUIRE LA SERIE**

**JOSEF NEWGARDEN**



permesso agli uomini di Penske di mettere più enfasi sullo sviluppo. Mentre il "mercato invernale" della Honda, che ha investito sui suoi team accaparrandosi il Chip Ganassi Racing, ha disperso le forze. Certo, viceversa quest'ultima tattica ha pagato alla 500 Miglia di Indianapolis, pareggiando i conti con la gara che vale una stagione. Nel bilancio del 2017, oltre alla vittoria di Newgarden, alle ottime prestazioni dei compagni di colori e alla stoica resistenza di Dixon, non rimane molto da raccontare. Giusto il ritorno in pista di Sebastien Bourdais, che anche in California ha mostrato di poter continuare, il prossimo anno, il discorso iniziato prima del tremendo botto di Indy, e la crescita di Alexander Rossi. Oltre, ovviamente, alla favola di Takuma Sato, samurai della serie che, dopo avere iniziato a correre a quasi vent'anni ha conquistato quella che è ancora una gara della vita. Per lui, l'inverno porterà un passo indietro, dato che, dopo la difficile trattativa per il rinnovo con Michael Andretti con la Honda, il motorista giapponese lo piazzerà accanto a Graham Rahal nell'omonimo team.

**Alla ricerca di nuovi talenti**

Tutti, ma proprio tutti sono stati contenti di veder vincere Newgarden. Perché oltre a meritare, sanno che è lo strumento che renderà tutta la categoria più forte. Anche gli avversari, squadre e piloti, hanno guardato con fiducia alla sua ascesa, e vedendo nel contempo riemergere l'IndyCar dal torpore in cui si era sempre assediata negli ultimi anni. Però il pensiero non può non andare al futuro. E ora? È infatti indubbio che si sia creata una combinazione tra le più forti di sempre: pochi piloti sono stati in grado di vincere, pronti-via, con una compa-



te in carriera da Alessandro Zanardi, è sempre stato un discreto pilota ed un ottimo collaudatore. I risultati si sono visti, con un dominio a Watkins Glen che rimane l'unica vittoria - Indy 500 a parte - della squadra di Michael Andretti quest'anno. Tornando a Ganassi, il vulcanico team manager è sempre stato particolarmente aperto ai piloti provenienti dall'Europa, o comunque dalla formazione europea. Nei mesi scorsi, ha provato Felix Rosenqvist, ma ultimamente è emerso il nome di Brendon Hartley, apprezzato in particolare dalla Honda. Hartley potrebbe, dopo essersi trovato "a piedi" per il ritiro della Porsche dalla LmP1 nel Mondiale Endurance, trovare una nuova e perfino più importante chance, componendo con Dixon un binomio tutto neozelandese con la prospettiva, se le cose andranno per il verso giusto, di diventarne l'erede. In generale, per tutti l'imperativo è tornare a "crescere" dei giovani, aspetto che, grazie alla stabilità e longevità del parco piloti attuale si era reso meno indispensabile. Ora che è emerso in tutta la sua grandezza il fenomeno Penske-Newgarden, tutti si stanno guardando un po' più intorno, cercando di fare a loro volta la stessa mossa vincente e rischiando, nella foga del momento, di optare per scelte che in realtà andrebbero calibrate da molto lontano. Il tutto si innesta nel rinnovamento delle serie addestrative, che giungerà a compimento con l'introduzione dei telai italiani Tatuus per la serie Pro Mazda: ora tutte e tre le categorie di supporto, la US Formula 2000, la Pro Mazda e la Indy Lights potranno contare su strumenti tecnologici pienamente formativi e moderni. Due sono i nomi che si stagliano su tutti. Il primo è quello di Victor Franzoni, ventunenne di San Paolo ma ormai quasi naturalizzato Usa. Nella classe "di mezzo", quest'anno non ha mai fatto peggio del secondo posto e già potrebbe essere quasi visto come un futuro Helio Castroneves (nel caso davvero il plurivincitore di Indy smetta con le formule). Ma soprattutto c'è Oliver Askew, ventenne statunitense che si è imposto nella Formula 2000 con sette affermazioni, dopo essere stato scelto e supportato con una borsa di studio nei "trial" pre-stagione. Un ragazzo che non ha cominciato a correre molto presto ma che ha conquistato nel karting numerose vittorie. Un ragazzo talentuoso, biondo e in grado, con il suo atteggiamento, di catturare simpatie. Ricorda qualcuno? ●

gine dal tasso tecnico così alto e dall'organizzazione così ferrea, e se il buongiorno si vede dal mattino, Newgarden ha tutte le possibilità nei prossimi anni di diventare un vero cannibale se gli altri non prenderanno delle contromisure. Cosa che comunque sta già accadendo. In primis, Chip Ganassi si è reso conto che non potrà contare per sempre sul solo Scott Dixon, sia per motivi anagrafici sia per la semplice legge dei grandi numeri e, scaricato Tony Kanaan, quest'anno irriconoscibile, sta valutando come riempire uno dei sedili più ambiti del mercato. Per converso, va considerato che per creare un nuovo Newgarden non basta un passaporto "giusto" e una vettura veloce. Il team Andretti ha scelto di puntare su Alexander Rossi, estremamente gradito sia alla Honda sia allo sponsor Napa, e ne sta sostenendo la crescita grazie all'aiuto di Bryan Hertha. Il quale, a parte le devastanti "sverniciate" subi-

**UN 2017  
DA PROTAGONISTI**  
Sopra, Newgarden in azione nell'ultima sfida IndyCar sulla pista di Sonoma dove il successo è stato centrato dal campione uscente Pagenaud (sotto a destra) che in campionato ha chiuso alle spalle del compagno di squadra Josef. Sotto a sinistra, Bourdais tornato al volante dopo un terribile incidente che ha tormentato la sua stagione



# Cose da **turchi**



**POLONIA FUORI, TURCHIA DENTRO. IL CONSIGLIO MONDIALE HA UFFICIALIZZATO QUANTO ERA NELL'ARIA DA TEMPO. CON TANTI DUBBI E QUALCHE MUGUGNO. IN DIRITTURA D'ARRIVO LA CONFERMA DELLA SARDEGNA PER 3 ANNI**

di **Marco Giordo**

**I**l Consiglio Mondiale della Fia ha approvato la settimana scorsa a Parigi il calendario del Mondiale 2018. Come anticipato un mese fa da Autosprint, la serie iridata resta articolata su 13 prove, con principale novità la "new entry" Turchia, messa in programma a metà settembre, che rientra nella massima serie dopo sette anni e prende il posto della Polonia. La prova mitteleuropea paga dunque a caro prezzo i problemi di sicurezza evidenziati lo scorso anno e anche nell'ultima edizione. Il Rally di Turchia si correrà dal 13 al 16 settembre sugli sterati della zona di Marmaris, nel sud ovest dell'Anatolia, proprio di fronte all'isola di Rodi. Notevoli i dubbi sull'inserimento nel Wrc di un Paese come la Turchia, le cui situazioni interna ed internazionale non sono certo delle più tranquille, come tutti ben sappiamo. E sono da registrare anche le prese di

posizione della Polonia, i cui portavoce annunciano la ferma volontà di un pronto rientro nel Mondiale. L'unica altra novità di rilievo del nuovo calendario è poi, rispetto a quest'anno, l'inversione di data tra il Galles e la Catalogna: la gara britannica si disputerà nel 2018 ad inizio ottobre e quella iberica alla fine dello stesso mese. Si parla invece di un ritorno di fiamma della Croazia, che aveva rifiutato la proposta di entrare nel calendario 2018 perché ad inizio luglio, con la stagione turistica a pieno regime, ci sarebbero stati troppi problemi con gli hotel. Si fa poi sempre più concreta la conferma dell'arrivo in calendario, sempre nel 2019, del Cile e - sembra - che anche la Nuova Zelanda stia giocando le sue carte per rientrare in corsa.

Quanto alla Sardegna, l'assessore al turismo Barbara Argiolas ha confermato di essere pronta a fir-



BETTIOLO

mare un accordo triennale con l'Acì, sulla base di 1 milione di euro l'anno, per mantenere il Mondiale sull'isola. Oltre al contributo della Regione ci sarebbero anche quelli dei comuni di Alghero, Olbia e anche di altri comuni galluresi. L'ordine delle gare del 2018 resta quello di quest'anno, sino alla Sardegna (7-10 giugno). Poi, vista l'assenza della Polonia, ci sarà un break di un mese e mezzo, sino a fine luglio, quando si riprenderà con la Finlandia (26-29 luglio), seguita subito dopo Ferrogosto dalla Germania. La "new entry" Turchia è stata inserita dal 13 al 16 settembre, seguita dal Galles, anticipato dal 4 al 7 ottobre, e dal Catalunya, posticipato dal 25 al 28 ottobre. Gran finale confermato in Australia, dal 15 al 18 novembre. ●

BETTIOLO



## LA FIA CONFERMA IL DIVIETO DI PADDLESHIFT SULLE R5

### Vietato cambiare

Il Consiglio Mondiale ha ratificato la decisione, anticipata la scorsa settimana da AS, circa il divieto dell'utilizzo di cambi con comandi al volante (paddleshift) sulle vetture della categoria R5. Come noto la Citroën ha realizzato invece la sua C3 R5 dotandola proprio di paddleshift, avendo avuto l'ok dal Consiglio Mondiale dodici mesi fa, e adesso dovrà rifare buona parte della trasmissione (e non solo) perché ad agosto la Commissione Rally Wrc, smentendo la decisione precedente, ha negato tale possibilità. Motivo? Gli aumentati costi legati all'uso del cambio elettroattuato, sin dall'inizio vietato sulle R5, peraltro. Dietro a tale manovra pare di intravedere gli altri Costruttori, che hanno delle R5 omologate con cambio azionato dalla tradizionale leva posta nel tunnel centrale, che si sarebbero ritrovati costretti a correre ai ripari...

È stata infine istituita la "Rally Safety Task Force" che si occuperà di aiutare gli organizzatori ai quali è stata assegnata una "yellow card" per raggiungere in futuro un soddisfacente livello di sicurezza delle loro prove iridate.

#### IN&OUT DEL WRC

La Polonia (sopra, il vincitore dell'edizione 2017 Neuville) esce dal Mondiale per far posto alla Turchia. La Sardegna (sotto, Latvala in azione sull'isola dei 4 mori) con ogni probabilità rimane nel Wrc per altri tre anni. In alto, la Citroën C3 R5 durante i primi test

#### IL CALENDARIO 2018

24-28 Gennaio	Rally Montecarlo
15-18 Febbraio	Rally Svezia
8-11 Marzo	Rally Messico*
5-8 Aprile	Tour de Corse
26-29 Aprile	Rally Argentina*
17-20 Maggio	Rally Portogallo*
7-10 Giugno	Rally Italia-Sardegna*
26-29 Luglio	Rally Finlandia
16-19 Agosto	Rally Germania
13-16 Settembre	Rally Turchia**
4-7 Ottobre	Rally Galles GB
25-28 Ottobre	Rally Spagna-Catalunya
15-18 Novembre	Rally Australia*

\*gare che devono firmare l'accordo con la Wrc Promoter  
 \*\*gara candidata in attesa di ispezione Fia



BETTIOL

# Attenti ai due Seb

**LOEB HA PROVATO LA CITROËN C3 WRC. OGIER ATTENDE RISPOSTE DA WILSON E DALLA FORD. ECCO COSA BOLLE IN PENTOLA PER DUE PROTAGONISTI INDISCUSSI**

di [Marco Giordo](#)



**L**oeb e Ogier, Seb e Seb. Sempre loro, attenti a quei due. Che da anni continuano a far parlare di sé. Dalle voci di un possibile ritorno alla loro coabitazione sotto lo stesso tetto (quello della Citroën) dopo le ben note polemiche sfociate nel clamoroso allontanamento di Ogier, a fine 2011, per passare a quelle dei giorni scorsi. Che hanno visto Loeb fare una parziale marcia indietro dopo aver testato la recalcitrante C3 Wrc e che hanno visto Ogier prendere una posizione interlocutoria circa il suo abbandono della M-Sport, con il boss Malcolm Wilson volato a Detroit per ottenere soldi e appoggi dalla Ford. La storia è finita? Ma nemmeno per sogno. Siamo appena agli inizi ed appaiono adesso profetiche le parole di Yves Matton, il capo di Citroën Sport che ci aveva detto due settimane fa: «*Ogier lo vorrei anche subito ma so come vanno queste cose: se raggiungeremo un accordo per il mese ottobre sarà già andata bene*»...

**QUI LOEB**

## Un altro test sulla C3 ma Dakar prioritaria

A Vidreres, su percorsi che all'inizio degli anni '90 ospitarono le prime edizioni iridate del Rally Catalunya-Costa Brava, Sébastien Loeb ha potuto finalmente testare la Citroën C3 Wrc sulla terra. Il nove volte campione del mondo ha percorso circa 140 km sui 2,6 km del crono predisposto ad hoc per il test. Ad assistere Loeb ed un appesantito Daniel Elena, la squadra francese ha inviato nel nord della Catalogna una task force con in primis Didier Clément, storico ingegnere di macchina di Séb, coadiuvato da altri 8 ingegneri, da 8 meccanici e da un'altra decina di persone.

A fine giornata il campione alsaziano è stato chiaro con i cronisti invitati al test: «*Non ho ancora defi-*



**QUI OGIER**

## Se Ford appoggia M-Sport forse rimane

L'uomo mercato del momento è sempre il quattro volte campione del mondo Sébastien Ogier; che è ancora alla finestra, in attesa di novità, e attende rispost. In primis da Malcolm Wilson. Il team principal della M-Sport è volato a Detroit la scorsa settimana per convincere i vertici della Ford ad appoggiarlo ufficialmente o, perlomeno a supportarlo finanziariamente in maniera adeguata, nel suo programma iridato 2018-2020. Ancora nulla è trapelato sugli esiti della missione di Wilson negli States ma traspare un certo ottimismo. E sembra che già questa settimana se ne saprà di più in merito. Ogier, nonostante la trattativa serrata avviata con Matton per il suo clamoroso ritorno alla Citroën, rimarrebbe volentieri a Cockermouth, dove s'è trovato benissimo. A condizione però, e lo dice da giugno scorso, di avere ufficialmente alle spalle un Costruttore, che investe in modo adeguato sul team e sul programma iridato. M-Sport con il supporto Ford è dunque sempre più la prima scelta per il pilota di Gap, che si sta però guardando intorno e parla con tutti. Dal suo entourage ci è stato confermato che, oltre che con Matton, Ogier sta continuando a parlare - udite udite - con la Hyundai, mentre invece l'opzione Toyota resta l'ultima in classifica nelle sue scelte ed è al momento del tutto ferma. Tra l'altro si era sparsa la voce che sabato scorso 23 settembre sarebbe stato dato l'annuncio ufficiale della firma dell'accordo di Ogier con il suo futuro team. In realtà Ogier è apparso in piena forma alla festa dei suoi fan club al kartodromo di Saint Laurent de Mure, vicino Lione, dove ha dichiarato davanti a oltre un migliaio di fans di non aver ancora firmato con nessuno. Ogier spera di poter annunciare il nome del suo prossimo team già prima del Rally di Spagna, cioè entro il 4 ottobre. La sensazione netta è che se Wilson non tirerà fuori dal cappello a cilindro un bel po' di milioni che la Casa dell'ovale blu ha deciso di metter sul piatto ed investire sul programma rally, Sébastien Ogier tornerà in Citroën. Il problema tra le due parti riguarda l'accordo economico, che continua a non esserci, e pare che le cifre restino ancora distanti. Infine, l'eventuale presenza di Loeb in qualche gara sulla C3 Wrc non farebbe troppo piacere al pilota di Gap, visti i burrascosi e mai dimenticati trascorsi tra i due nella Casa del "double Chevron" nel 2011. ●

nito il mio programma futuro con la Peugeot e perciò non posso ancora dire se ed in quante gare sarò di nuovo al via nel Mondiale». Il programma con la Casa del Leone resta infatti la priorità per Loeb, che si appresta a partire per il Marocco, dove affinerà la 3008 Dkr Maxi in vista della Dakar. Che resta al momento il suo primo obiettivo.

«Abbiamo ogni anno sempre più esperienza sulla Dakar e siamo sempre più preparati - ha continuato Loeb - . Vogliamo fare bene ma sappiamo che è sempre una gara complicata, nella quale può sempre succedere di tutto».

Poi, il driver alsaziano si è focalizzato sul test sulla C3, spiegando le sue sensazioni alla guida della Wrc Plus transalpina durante la sua giornata di prove sulla terra catalana.

«Devo dire che questa nuova versione delle Wrc mi piace molto e che la differenza di potenza ed il contributo delle appendici aerodinamiche è evidente anche sulla terra. Le sensazioni alla guida sono state buone anche se non posso dire di più, perché la speciale era corta e lenta. La C3 Wrc Plus s'è rivelata un po' nervosa al posteriore (tallone d'Achille tutt'ora irrisolto sulla terra), vista però la breve durata da queste prove non ho potuto trarre conclusioni definitive».

Si sono fatte le cose in grande per dare il massimo appoggio possibile al test del nove volte campione del mondo, che comunque difficilmente sarà al via sulla C3 a Montecarlo, il 25 gennaio, cioè 5 giorni dopo la conclusione della Dakar. Sulla carta la cosa è fattibile, visto che la kermesse sudamericana termina sabato 20 gennaio ma quella di Loeb sulla C3 al via della prova monegasca resta oggi un'ipotesi di difficile realizzazione.

Nel frattempo, non sorprenderebbe vederlo impegnato in un altro test con la C3 prima della fine dell'anno. A quanto pare, Séb ci ha preso gusto a guidare la Wrc Plus...



### RELAX E CONTROSTERZI

Ogier ha postato su Fb alcune immagini della sua vacanza a New York con la moglie, sopra. In basso, il pilota di M-Sport posa con due suoi fan e, in alto, prova a far decollare la Ford. Nell'altra pagina, Loeb e la Citroën C3 Wrc che ha provato in Spagna





# Continua la saga scandinava

DOPO SOLBERG ED EKSTROM È KRISTOFFERSSON A LAUREARSI IRIDATO DI RALLYCROSS. ECCO CHI È LO SVEDESE CHE ANDAVA FORTE IN PISTA

di [Gianluca Lioce](#)

**A**lto, biondo, occhi azzurri. Mai una parola fuori posto. Johan Kristoffersson, svedese di origini danesi, al primo impatto è un ragazzo calmo e tranquillo. Al di fuori dell'abitacolo, naturalmente. È lui che, a 28 anni, si è portato a casa il Titolo di Campione del Mondo Rallycross 2017, continuando una tradizione nordica che sembra inscalfibile. Su quattro edizioni del World Rx, infatti, due sono andate in Norvegia, grazie a Petter Solberg, e due in Svezia, grazie a Ekstrom e Kristoffersson appunto.

## Una stagione in crescendo

Nell'inverno, dopo il ritiro di Volkswagen dal Wrc, lo svedese è entrato a far parte della joint-venture tra il team tedesco e Petter Solberg. E non è stato un caso, visto che Kristoffersson, già nelle passate stagioni, godeva del supporto di Volkswagen Sweden e correva con una Polo del Team Marklund Motorsport.

Si è presentato al via della stagione con le migliori aspettative, dopo aver concluso al secondo posto

nel 2016. Ma, ovviamente, avere come compagno di squadra e team principal un certo Petter Solberg, bicampione del mondo Rallycross, non dev'essere stato facile.

### - Sentivi la pressione?

*«No, non ho sentito una grande pressione – racconta Kristoffersson –, anzi. È stata una grande fortuna! Essere due piloti forti e veloci nello stesso team ci ha spinto a migliorare per cercare di battere l'altro. Quindi siamo andati sempre meglio. Ovviamente, tenendo sempre in mente i due obiettivi: vincere il titolo Piloti e quello per i Team. Obiettivi che abbiamo centrato con due gare di anticipo a Riga. Quando purtroppo Petter s'è infortunato abbastanza pesantemente. Un peccato, non abbiamo potuto festeggiare...».*

### - L'inizio non è stato facile. Ekstrom ha vinto le prime tre gare con l'Audi...

*«Per molti era già scontato che avrebbe vinto di nuovo il titolo Ekstrom, dopo le prime tre gare. Dicevate che era imbattibile. La verità è che nel World*



**AVERE PETTER SOLBERG COME COMPAGNO DI TEAM È STATO FONDAMENTALE: LO RINGRAZIO!**

**JOHAN KRISTOFFERSSON**





JOHAN HA VINTO NEL 2012 CON L'AUDI RS5

## Re della Superstars

Johan Kristofferson vanta alle spalle una discreta carriera, prima in pista e poi nel Rallycross. Ma il minimo comune denominatore sono le vetture che ha guidato, praticamente tutte appartenenti al gruppo Vw. Nel 2009 Kristofferson ha iniziato a calcare le piste del Campionato Svedese turismo con una Audi A4 del team di famiglia. L'anno successivo stesso campionato ma con una VW Scirocco. Stessa vettura anche nel 2011, nel Campionato Scandinavo Turismo. Poi il 2012, anno della consacrazione. Kristoffersson s'impone nel Campionato Turismo Scandinavo con la Vw Scirocco e nella International Superstars Series con un'Audi Rs5. Della sua esperienza italiana porta sempre dietro la pasta, suo piatto preferito! Nel 2013 inizia l'esperienza nel Rallycross disputando il campionato Europeo con una Scirocco. Quindi, nel 2014 inizia l'avventura nel World Rx con una Polo SuperCar, con la quale chiude terzo in classifica nel 2015 e secondo nel 2016. Quest'anno, infine, il titolo iridato. Nel mezzo altre esperienze in pista, nel 2013 con la Porsche Panamera S nella Superstars, nel 2016 Seat Leon Stoc e nel 2017 Vw Golf Gti Tcr nel Campionato Scandinavo Turismo.



Rx nulla si può sapere con certezza. Noi dovevamo mettere a punto la vettura ed abbiamo avuto bisogno di un periodo di adattamento. La Polo SuperCar, derivata dalla Wrc, era completamente nuova ed all'inizio non riuscivamo a sfruttarla al meglio. Pian piano abbiamo iniziato a conoscerla anche, e soprattutto, grazie alla grande esperienza di Petter. Lui è stato veramente un grande aiuto per me durante la stagione. Abbiamo condiviso tutti i da-

### UNA RIGA SUI RIVALI

Kristofferson esulta dopo il quinto successo consecutivo (il sesto della stagione, su 10 gare...) ottenuto a Riga, in Lettonia. Lo svedese della Volkswagen ha dominato anche grazie all'appoggio di Petter Solberg, purtroppo infortunatosi pesantemente (una clavicola e due costole rotte) nell'ultimo appuntamento disputato

### CLASSIFICA PILOTI

1.	Kristoffersson	271
2.	Solberg	209
3.	Ekström	204
4.	Loeb	194
5.	Bakkerud	165
6.	Hansen	152

### CLASSIFICA TEAM

1.	Psrx Vw	480
2.	Peugeot-Hansen	346
3.	Eks	274

### TUTTI I VINCITORI NEL WORLD RX 2017

Barcellona	Mattias Ekström	Audi S1
Montalegre	Mattias Ekström	Audi S1
Hockenheim	Mattias Ekström	Audi S1
Mettet	Johan Kristoffersson	Volkswagen
Lydden Hill	Petter Solberg	Volkswagen
Hell	Johan Kristoffersson	Volkswagen
Höljes	Johan Kristoffersson	Volkswagen
Trois-Rivières	Johan Kristoffersson	Volkswagen
Lohéac	Johan Kristoffersson	Volkswagen
Riga	Johan Kristoffersson	Volkswagen

ti in ogni occasione e questo ci ha permesso d'essere sempre veloci. Solberg mi ha insegnato che è più importante avere una vettura facile da guidare piuttosto che cercare di essere velocissimi solo in alcuni tratti».

- Dal quarto appuntamento in poi hanno vinto solo le Polo. E tu hai battuto tutti i record: numero di vittorie in una stagione (6), numero di vittorie consecutive (5), numero di eventi consecutivi in cui hai collezionato il massimo punteggio disponibile (4). Qual è il tuo segreto, visto che nel Rallycross i vincitori cambiano spesso?

«Non c'è un segreto. Nel Rallycross conta soprattutto la costanza di rendimento. Se non si vince una manche non è una tragedia. Ma bisogna essere consistenti, portare a casa punti. Inoltre, le nostre Polo sono le uniche vetture che hanno il radiatore davanti, quindi dovevamo fare doppia attenzione ad evitare i contatti con gli avversari, che sono frequenti, per non danneggiare la vettura in modo determinante. E devo essere sincero: soprattutto negli ultimi eventi non ho preso alcun rischio. Ho sempre pensato al campionato e le vittorie sono arrivate automaticamente».

- Come mai la scelta del radiatore diversa dagli avversari?

«Semplicemente, nella Polo Wrc 2014 era in questa posizione e non abbiamo avuto tempo per cambiare. Comunque, anche per la prossima stagione, credo che manterremo questa soluzione».

- Due Campionati World Rx andati a un pilota che arriva dai rally (Solberg) e due a piloti che arrivano dalla pista, Ekstrom e tu. Come te lo spieghi?

«Sinceramente, penso che il rallycross sia 50% rally e 50% pista. Non credo che ci sia qualcuno avanzatissimo. E penso che prima o poi ci sarà anche un campione del mondo che ha sempre corso nel rallycross, senza essere passato prima dai rally o dai circuiti». ●

NON AVEVAMO  
AVUTO TEMPO  
PER SVILUPPARE  
LA POLO, ECCO  
PERCHÉ ABBIAMO  
FATICATO ALL'INIZIO

JOHAN KRISTOFFERSSON



di **Leo Todisco Grande**

**S**ONDRIO - «Volevo portare a casa, ovviamente, il campionato in una situazione in cui, nella gara decisiva, gli avversari erano costretti a vincere, mentre a me era sufficiente un piazzamento - racconta un soddisfatto Luca Rossetti all'arrivo del Coppa Valtellina che ha appena vinto - però mi sarebbe piaciuto anche conquistare per la terza volta la gara di casa. Sono partito intenzionato a non prendere rischi eccessivi, anche se dopo le prime quattro interlocutorie prove del venerdì ho provato a saggiare un po' la concorrenza nelle prime, consistenti, speciali del sabato. Sono riuscito a prendere la testa, poi ho cercato di allungare un po', per avere un margine di tranquillità in vista della "lunga" finale di oltre 28 km. Così è andata, ho vinto la gara e finalmente ho conquistato il titolo Irc, una serie che mi piace veramente e che spero di poter ripetere nel 2018». Questo, in sintesi, il week-end vincente, tutto sommato senza troppi patemi, di Luca Rossetti. Che per l'occasione aveva al suo fianco Mirko Franzi, lo stesso delle altre due vittorie al Valtellina. Molto meno tranquilla la situazione alle sue spalle per i tre - Alessandro Re, Crugnola e Pedersoli - che alla vigilia erano ancora in lizza, più concretamente, per il secondo posto in campionato. Che comunque significava anche un gruzzolo di ben 15mila euro.

Andrea Crugnola si è proposto ancora una volta, con la Ford Fiesta R5 Hk Racing, tra i pretendenti più consistenti, ingaggiando un bel duello al verti-



# International Rossetti Cup

**“ROX” VINCE ANCHE LA GARA DI CASA E DOMINA L'IRC CON LA SKODA FABIA R5. UN POKER DI TRIONFI CHE LO INCORONA CAMPIONE INCONTRASTATO**

ce, concluso però anzitempo con una banale uscita di strada, poco dopo il pronti-via della sesta speciale. Poco prima analoga sorte era toccata alla "wild card" Andrea Perego, finito anche lui in un fossetto mentre dava la caccia alla settima vittoria nel rally di casa con la Ford Fiesta Wrc della PA Racing. A quel punto, la situazione sul resto del podio si è stabilizzata per alcune prove, con Luca Pedersoli che ha consolidato provvisoriamente il secondo posto, destreggiandosi bene tra le strette speciali con la ingombrante Citroën C4 Wrc, pur con il brivido di un testacoda. Nel mentre, Alessandro Re cercava di migliorare la sua confidenza con la Ford Fiesta

**VITTORIA SACROSANTA**  
Con una Skoda Fabia R5, in alto, Luca Rossetti ha avuto ragione di una concorrenza agguerrita, anche di rivali con vetture più potenti. Al centro, il friulano festeggia la terza vittoria in Valtellina ed il trionfo nell'Irc. A destra Alessandro Re, secondo con la Fiesta Wrc

Wrc dell'HK Racing, tentando di arginare il divario da Pedersoli. Protagonista di un via concitato nella penultima speciale, con una leggera uscita di strada e lo striscione di un tifoso che incredibilmente avvolgeva l'intero parabrezza della C4, costringendo Pedersoli a fermarsi per rimuoverlo. Manovra costata un debito di 33"7 e che ha proiettato Alessandro Re davanti al bresciano per 2"7 alla vigilia degli ultimi 28 km della "Giulio Oberti", speciale intitolata al navigatore scomparso nel maggio scorso. Tutto da rifare, dunque, per le posizioni d'onore, con Re che s'è inventato la prova della vita per uscire con la vittoria nella speciale, altri 2"9 su Pedersoli ed un





#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Rossetti-Franzi (Skoda Fabia); 2. Re-Ciucci (Ford Fiesta); 3. Pedersoli-Tomasi (Citröen C4)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

fotografie BETTIOL



secondo posto che gli ha consegnato il secondo posto nella serie Irc 2017. Raddrizzando, di botto, una stagione non sempre dolce. Amaro, invece, il terzo posto in gara e campionato di Luca Pedersoli. Poi gli altri, più lontani, con Giacomo Scattolon che ha raccolto il primo posto ai piedi del podio con la Skoda Fabia R5 PA Racing. Prestazione simile a quella che stava realizzando Corrado Pinzano con una vettura gemella prima di uscire di strada. Il quinto e sesto posto finale sono così preda di due piloti locali, Marco Giancesini (Skoda Fabia R5) e Gianluca Varisco, che ha avuto qualche difficoltà a trovare il giusto set-up della sua Ford Fiesta R5. ●

1 CIR, 3 EUROPEI, 1 TURCO E L'IRC

## Rox macchina da titoli

Quattro vittorie su quattro gare. Non sempre agevoli per Luca Rossetti e la sua Skoda Fabia R5 Dp Autosport, anzi spesso conquistate facendo ricorso, oltre che alle sue doti, anche alla malizia della sua lunga e importante esperienza. Lirenas, Taro, Casentino e l'ultimo rally sulle strade di casa, il Coppa Valtellina, compongono la striscia vincente del pilota friulano-lombardo nell'International Rally Cup 2017, concluso sulle strade intorno a Sondrio. Una serie Irc che, per questa stagione, potrebbe ridenominarsi International Rossetti Cup... : «Vincere un campionato fa sempre piacere – racconta Rossetti – e conquistare il titolo Irc, contrariamente a quanto potrebbe sembrare guardando il poker di vittorie, è stato tutt'altro che una passeggiata. Lo scorso anno mi era sfuggito per un soffio, in un finale rocambolesco. Quest'anno lo volevo a tutti i costi». Doti velocistiche innate, sensibilità tecnica e di guida affinata nel tempo, il friulano trapiantato in Valtellina di campionati se ne intende. Già pilota di Peugeot e Abarth, vanta una carriera nella quale brillano il titolo italiano conquistato nel 2008 ed i tre Europei vinti nel 2008, 2010 e 2011. Allora ai quali s'è aggiunto il titolo turco conquistato nel 2012. Quest'anno, affiancato da Eleonora Mori, con la quale ha vinto tre delle quattro gare Irc, "Rox" ha sviluppato la Toyota GT 86 CS R3, portata in gara in alcune occasioni nell'Europeo.

#### ALERINI NAZIONALE

Il corso Paul Alerini (Ford Fiesta R5), ha vinto il Valtellina Nazionale precedendo il locale Matteo Colombera (Skoda Fabia R5) e il comasco Ivan Tenca (Citröen Ds3 R5). Da segnalare il sesto posto di Federico Manenti, con la piccola Peugeot 208 R2B.

#### IN MEMORIA DI PAPÀ

Una partecipazione al rally di casa come gesto in memoria di papà Giulio, navigatore scomparso improvvisamente nel maggio scorso. Un ricordo toccante che Luca e Simone Oberti hanno impreziosito tagliando il traguardo del Coppa Valtellina internazionale con la Peugeot 208 R2B.

#### QUOTE ROSA

Gesto simpatico degli organizzatori del Rally Coppa Valtellina, che hanno consegnato le placche portanumero ai ben cinque equipaggi femminili in gara con i numeri colorati di rosa.

#### RECORD IMBATTUTO

Rimane imbattuto e in comune, con sei vittorie a testa, il record al Rally Coppa Valtellina, tra Mario Stagni - che era presente come spettatore lungo il percorso - e Andrea Perego, che si è fatto sfuggire l'occasione di spiccare il volo nell'albo d'Oro uscendo di strada nelle prime battute di gara con la Ford Fiesta Wrc nei colori della PA Racing.



**MURO CONTRO MURO**

Rovatti, nella foto, e Asnaghi hanno dato vita ad una battaglia senza quartiere nel Trofeo Renault riservato alla Clio R3C. In basso, Razzini, primo tra le Peugeot 208 R2 davanti a Ciuffi e Cogni

**TUTTI I VINCITORI DELL'IRC****Classi di merito**

Ben quarantaquattro iscritti all'ultimo appuntamento la dicono lunga su quanto ancora incerto fosse l'Irc. Ed è stato necessario attendere l'ultima prova per vedere assegnati titoli e premi in denaro finali nelle classi "raggruppate" della serie.

Luca Rossetti, oltre al premio di 25mila euro per l'assoluta, mette in banca altri 20mila euro per la vittoria nella Classe R5. Alessandro Re, secondo assoluto, è primo nella Classe Wrc, con un totale di 35mila euro di premio. Con il settimo assoluto al Valtellina, primo tra le S2000, Luca Balbo (Peugeot 207) s'aggiudica la classe. Da segnalare il secondo posto in campionato di una "lady": Patrizia Perosino. In un'incredibile gara ad eliminazione, dovuta a problemi tecnici fin dal via, è stato Milko Pini ad aggiudicarsi la Classe "mista" R4/N4. Di Rovatti, Razzini e Marangon leggete nei Trofei, mentre completano la striscia dei "campioncini" Kim Daldini - primo di Classe R3T e tra gli Under 25 -, Lorenzo Ancillotti, Daniele Casagrande, Gianluca Caserza e quindi Walter Lamonato tra le Forze di Polizia e Corinne Federighi nella classifica Dame.

**Trofei di guerra all'ultimo respiro****RAZZINI NEL MONOMARCA PEUGEOT; ROVATTI E MARANGON NELLE SERIE DELLA RENAULT: L'IRC HA VISTO LOTTE SENZA ESCLUSIONI DI COLPI**

**A**vvincenti e incerti fino alla fine anche i vari Trofei monomarca che si sono sviluppati all'interno della serie Irc. Vediamoli.

**Peugeot 208 Rally**

A Marcello Razzini va il Trofeo Peugeot 208 Rally. Primo in Casentino, come al Taro e al Coppa Valtellina, il parmense ha reso aritmeticamente inutile l'appuntamento di Trofeo all' Appennino Reggiano. Veloce e consistente da subito, è andato in testa fin dal via, mentre Tommaso Ciuffi cercava di non far crescere il distacco. Gabriele Cogni ha pagato caro un testacoda e non è riuscito poi a ricucire la distanza dalla testa di classe e Trofeo. Comunque ha chiuso secondo nel Trofeo 208 Rally e secondo nella classe Irc.

**Renault Clio R3C**

La sfida tra Michele Rovatti e Marco Asnaghi è stata una delle cose più belle del Coppa Valtellina. Alla fine l'ha spuntata Rovatti, che conferma il suo ruolo di fina stratega e di "ammazza-Trofei", mentre mastica amaro Marco Asnaghi, mai così

vicino, e talvolta anche davanti, al vincitore finale, tanto da essere in lizza per il titolo fin quasi alla fine. Asnaghi è secondo anche nella Classe Irc. Noto infine il passo di Gianluca Tosi, terzo e nemmeno troppo lontano dai due di testa.

**Corri con Clio**

Stefano Marangon è il campione 2017 del

fotografie BETTIOL



Trofeo Corri con Clio e precede Giacomo Guglielmini, ritirato in Valtellina. Terzo Moreno Cambiaghi che, grazie al diverso punteggio Irc, s'aggiudica la vittoria di classe, appaiando Marangon in testa alla classifica e spuntandola per la discriminante. Cambiaghi supera indenne anche un reclamo di Marangon, respinto dal Collegio dei Commissari Sportivi. ●

# “Lucky” trionfo doppio

IL VICENTINO CHIUDE SECONDO ALL'ELBA DIETRO A COMAS  
E SI LAUREA CAMPIONE EUROPEO E TRICOLORE CON LA DELTA



**A**l termine di un'annata che lo ha visto padrone della scena nelle condizioni e situazioni più diverse, l'inesauribile “Lucky” - al secolo Gigi Battistolli - s'è laureato Campione Europeo e Campione Italiano rally storici, oltre ad aver vinto il Trofeo Nazionale Conduttori. Con la Lancia Delta 16V sviluppata insieme agli appassionati uomini della Ksport, “Lucky” ha messo il sigillo alla stagione del doppio impegno lottando sino all'ultimo contro la Lancia Stratos di un determinatissimo Erik Comas nel Rally dell'Isola d'Elba. Che alla fine è andato al francese ex-F1 per appena 4”2. Uno scarto ridottissimo, davvero minimo, più da gara moderna che storica, che da solo fa capire quanto è stata tirata ed avvincente la sfida fra i due. E quanto “Lucky” ci tenesse a vincere. Trascurando - ma fino ad un certo punto - le classifiche di campionato, il pilota veneto si è portato sino a soli 2” di svantaggio da Comas. Poi, ha dovuto cedere, anche in virtù di scelte di gomme e condizioni ambientali che hanno finito per far pendere il piatto della bilancia dalla parte dell'accoppiata Comas-Stratos piuttosto che di quella “Lucky”-Delta. Ma è il vicentino a festeggiare - anche se Co-

mas era felicissimo, e giustamente, per aver portato la Stratos di nuovo davanti a tutti all'Elba esattamente 40 anni dopo il trionfo di un altro grande pilota francese, Bernard Darniche - perché una doppietta come la sua non è da tutti i giorni. Ottenuta - sempre con a fianco la pasionaria dei rally, Fabrizia Pons - con un ruolino di marcia addirittura impressionante: 6 vittorie e 2 secondi posti in 8 partecipazioni!

Vallate Aretine, Costa Brava, Sanremo, Valsugana, Campagnolo e Lana hanno visto la coppia “Lucky”-Pons sul gradino più alto del podio; Alpi Orientali ed Elba si sono conclusi con la conquista della piazza d'onore, in entrambe le occasioni dietro alla Stratos di Comas.

**- Niente male per un “ragazzo” di appena 68 anni...**

«Mi rincresce non aver vinto la gara! Sono veramente arrabbiato - sbotta “Lucky” - . Però è vero che comunque un occhio lo dovrevo tenere ai due campionati, soprattutto il Tricolore, dove c'era molta incertezza. E poi, diciamo che con la nostra Delta non siamo stati troppo favoriti dalle condizioni di gara. Faceva caldo all'Elba e in questi casi il motore turbo cede parecchi cavalli. Abbiamo perso la gara sul Volterraio, 5 chilometri che non ci favorivano davvero. Sul Volterraio abbiamo preso 3”9 e la partita si è chiusa lì».

**- Comunque un bel secondo posto, con due campionati vinti in contemporanea. Se deve andare male, che vada così!**

«Certo, però quando sei in ballo vorresti vincere. Ripeto, non è stato possibile per una serie di motivi ma va benissimo così».

**-Meglio la vittoria nell'Europeo o nel Tricolore?**

«Nel Tricolore, è stata più difficile. Nell'Europeo non ho avuto troppi problemi per far mio il 4. Raggruppamento».

**- E adesso, c'è il Legend. Farà passerella alla kermesse sammarinese?**

«Mi piacerebbe, direi che comunque ci sarò. Però nello stesso week-end c'è un appuntamento per me molto importante: le elezioni per la Presidenza dell'Ac Vicenza, carica alla quale mi sono candidato». Tanto per non rischiare di annoiarsi troppo, infatti, Gigi Battistolli ha deciso di voler mettere al servizio degli appassionati vicentini la sua esperienza di imprenditore e quella di sportivo che da 24 anni si rilassa dandoci di controsterzo... **(s.rem)**

#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Comas-Roche (Lancia Stratos); 2. “Lucky”-Pons (Lancia Delta 16V); 3. DaZanche-Deluis (Porsche 911 Rs)

#### UN SUCCESSO CHE VIENE DA LONTANO

Sotto, la Lancia Delta 16V Ksport che “Lucky”-Pons hanno portato al trionfo nel 4° Raggruppamento rally storici, sia nell'Europeo che nel Tricolore. In alto, il 68enne vicentino che corre da 44 anni!



# Lamborghini Evo in punta di pinna

di **Dario Lucchese**

**C**on la Huracán Super Trofeo EVO, presentata la scorsa settimana in anteprima mondiale, Automobili Lamborghini ha confermato l'attenzione che rivolge al suo monarca. Tre anni dopo il debutto della Huracán Lp 620-2 Super Trofeo, protagonista dal 2015 nelle tre serie continentali (Europa, Asia e Nord America) e di recente anche nell'inedito campionato Middle East, lanciato proprio all'inizio di questa stagione, la vettura nella versione da corsa di uno dei marchi automobilistici più "iconici" a livello mondiale, ha subito un profondo rinnovamento. Soprattutto sotto l'aspetto dell'aerodinamica, ma anche della sicurezza, introducendo il nuovo roof hatch. Nuovo il body kit in carbonio, sviluppato dagli ingegneri del reparto Motorsport di Automobili Lamborghini in collaborazione con la

LA NOSTRA  
CRESCITA  
È IL FRUTTO DEL  
LAVORO SVOLTO  
CON COMPETENZA  
E PASSIONE

GIORGIO SANNA



Dallara Engineering e con il Lamborghini Centro Stile. Innovativi, in senso assoluto per una vettura concettualmente simile ad una Gt3, la "pinna" longitudinale presente sul cofano posteriore, che la fa vagamente assomigliare ad un Prototipo Lmp incrementando la stabilità e la velocità di percorrenza in curva, e l'airscoop sul tetto. Nuove ancora le linee, specialmente nella parte posteriore. Contestualmente al lancio della "EVO" è stata ufficializzata la partnership tra Lamborghini Squadra Corse e Roger Dubuis, la maison svizzera di orologi di lusso, che condividono diversi valori e la continua ricerca dell'eccellenza tramite l'utilizzo di materiali innovativi e l'attenzione per il dettaglio. La Lamborghini Super Trofeo EVO farà il suo ingresso nelle tre serie principali a partire dall'aprile del prossimo anno, mentre nel Middle East verrà ancora impiegata, per ragioni di tempo, la vettura nella sua precedente versione. Il costo del kit non è stato ancora ufficializzato, ma dovrebbe rientrare assolutamente in un range contenuto; va inoltre ricordato che nei primi tre anni di vita, la Huracán Super Trofeo non è stata "toccata", consentendo quindi ai team di ammortizzarne la spesa. Il prezzo completo della nuova Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO è invece di 235.000 euro Iva esclusa. Di certo questo prodotto rappresenta l'ennesima dimostrazione dell'importanza che Lamborghini continua a dare al motorsport, sia inteso come monarca (va

SVELATA LA HURACAN TROFEO EVOLUZIONE.  
GRANDI NOVITÀ A LIVELLO AERODINAMICO.  
ECCO TUTTI I DETTAGLI E LE NOVITÀ





Lamborghini, si coniuga ovviamente con la filosofia "racing" della Casa. Per dare dei numeri, sono oltre 150 le Huracán Super Trofeo vendute fino ad ora, con una partecipazione media annua di 90 vetture suddivise fra i quattro campionati continentali. «Dal 2013 l'Azienda ha iniziato a investire in modo concreto e con piani a lungo termine nel motorsport, creando una struttura che è Lamborghini Squadra Corse, che si è posta e si pone chiari obiettivi che stiamo raggiungendo, per certi aspetti ottenendo dei risultati oltre le aspettative - ha commentato Sanna - Ciò è il risultato del lavoro svolto con competenza e passione».

#### La nuova vettura già più veloce di 1" e mezzo

Ma andando all'aspetto prettamente tecnico della nuova "EVO", vanno subito evidenziati due fattori: l'incremento di prestazioni e la maggiore stabilità e quindi facilità di guida che, oltre a guardare ad un'utenza di piloti giovani rivolti verso le categorie

maggiore dell'automobilismo (in questo contesto vanno anche ricordati gli Youngster Program introdotti negli ultimi anni), prende in considerazione il gentleman driver. Una vettura insomma accessibile a tutti, ma con un suo "caratterino" niente male. Un dato per tutti: a Monza, nei test che si sono svolti a porte chiuse la scorsa estate, la differenza di prestazioni rispetto al modello precedente si è tradotta in

#### AERODINAMICA RICERCATA E MATERIALI ULTRA LEGGERI: SONO DUE PILASTRI DEL NOSTRO BRAND

MAURIZIO REGGIANI



un secondo e mezzo, con il migliore crono di 1'46"3. Il body kit è realizzato in fibra di carbonio e tutte le componenti sono state ridisegnate. Per non innalzare troppo i costi, si è invece deciso di mantenere invariato il fondo piatto, lo splitter anteriore e il diffusore posteriore. Della pinna abbiamo già parlato, mentre l'airscoop ha la doppia funzionalità di fornire una sovrimentazione dinamica al propulsore V10 aspirato di 5.2 litri da 620 cavalli, aumentando la coppia del 3% alla velocità massima, nonché di migliorare in generale l'aspirazione, diminuendo la temperatura dell'aria. L'eliminazione delle prese d'aria sulle fiancate ha consentito di ridisegnare completamente la parte posteriore della vettura, mentre è stata introdotta una pinna inferiore. Tra le altre novità c'è una nuova ala e uno spoiler più ampio. Modifiche anche in alcuni particolari sull'anteriore, con un -8% in meno di resistenza all'avanzamento in generale. Nuovo anche l'impianto di scarico, che presenta una diversa sistemazione dei catalizzatori, posti fra terminali e collettori, mentre la pompa dell'idroguida è stata modificata. «Aerodinamica ricercata e materiali ultra leggeri: anche la Huracán Super Trofeo EVO si evolve nel segno di due pilastri tecnologici del brand. Proprio come la Huracán Performante stradale, dove i materiali compositi e la ricerca della massima efficienza aerodinamica sono alla base di prestazioni senza compromessi», ha riassunto Maurizio Reggiani. ●

detto che le stesse vetture del Super Trofeo trovano impiego anche in differenti serie, come il Campionato Italiano Gran Turismo, aperte alle classi Gt Cup), quanto orientato verso il professionismo, ovvero con le Gt3 ed il supporto che Squadra Corse assicura ai suoi "customer team". Nell'impegno sportivo, ci hanno fortemente creduto l'ingegnere Maurizio Reggiani, Chief Technology Officer, e Giorgio Sanna, responsabile del motorsport e legato alla Casa di Sant'Agata Bolognese dal 2001. Il recente arrivo di un uomo esperto di corse come Stefano Domenicali, presidente e Ceo di Automobili

#### NUOVA PARTNERSHIP CON ROGER DUBUIS

Oltre a presentare la nuova vettura che dal prossimo anno darà vita al monarca della casa del Toro, Lamborghini ha anche annunciato una nuova partnership con Roger Dubuis, maison di orologi svizzera



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ekstroem; 2. Green; 3. Muller. Gara-2: 1. Rast; 2. Rockenfeller; 3. Muller.

La classifica completa sarà riportata sul prossimo AS

# Audi Stiria e ammira

SUI SALISCENDI DEL RED BULL RING L'ARMATA DI DIETER GASS È PARSA DAVVERO IMBATTIBILE E HA MESSO A SEGNO DUE VITTORIE. ECCO COME

di [Alessandro Gargantini](#)

**SPIELBERG** - L'abolizione del "performance weight", che ha portato ad un peso di 1.115 kg per tutte le vetture in pista, ha indiscutibilmente giovato all'armata Audi, apparsa imbattibile sui saliscendi del tracciato ubicato in Stiria. I piloti schierati da Dieter Gass hanno monopolizzato entrambi i podi delle manche disputate nel penultimo appuntamento del Dtm 2017. Nella frazione del sabato, dopo aver esercitato un chiaro predominio, Jamie Green ha fatto un evidente gioco di squadra concedendo il gradino più alto del podio a Mattias Ekstroem, leader della graduatoria di campionato. Nella seconda frazione, quando il pilota britannico di Arno Zenser pareva avviato ad un meritato successo dal sapore compensatorio, il cambio della sua vettura si è improvvisamente bloccato. Sul gradino del podio è così salito un incredulo Renè Rast, che ha preceduto la vettura gemella di Mike Rockenfeller. In entrambe le gare, Nico Mueller ha conquistato il gradino più basso del podio, rendendo così totale il predominio dei colori della Casa degli Anelli.

L'ottima performance in terra austriaca ha portato in blocco i portacolori della Casa di Ingolstadt al vertice della graduatoria di campionato, dove Mattias Ekstroem, quinto nella seconda manche alle spalle di Gary Paffett, conduce con ventuno punti di vantaggio su Renè Rast. Soltanto terzo è Jamie Green, che in entrambe le corse di Spielberg aveva siglato sia la pole position che il giro più veloce. Il titolo di Meister sarà assegnato come da tradizione nella "Gross Finale" di Hockenheim, ma questa volta l'endemica incertezza della categoria porta ad un duello interno agli alfiери di Dieter Gass. Al



## FINE SETTIMANA DA DOMINATORI

La trasferta del Dtm a Spielberg si è rivelata davvero vincente per l'Audi grande protagonista con Green, Ekstroem, in alto, e Rast, sopra a destra, che hanno monopolizzato la vetta della classifica

Red Bull Ring è parso che l'unico modo per Mercedes e Bmw di contrastare le vetture rivali sarebbe stato sigillare direttamente i cancelli di Ingolstadt! Renè Rast ha perso una buona occasione di rimanere maggiormente incollato al vertice della graduatoria nella prima manche, quando ha provato un proibitivo attacco a Maxime Martin, finendo in testacoda. Stoica la resistenza al quarto posto di Robert Wickens nel corso della prima manche, quando il portacolori canadese della Mercedes ha rintuzzato gli attacchi di Marco Wittmann, compatando tutto il gruppo alle sue spalle e rimediando uno svantaggio di oltre venti secondi da Nico Mueller. Il due volte campione della categoria si è con-



# Ekstroem bel passo avanti

**CON IL PRIMO SUCCESSO 2107 MATTIAS ALLUNGA IN VETTA A UN CAMPIONATO CHE SFUGGE DA TEMPO ALLA CASA DEGLI ANELLI**

**I**l primo successo stagionale di Mattias Ekstroem consente all'Audi di fare un bel passo avanti verso la conquista di un titolo piloti che le sfugge dal 2013, quando Mike Rockenfeller conquistò l'ambita corona di Meister. Da quel momento, nonostante le vetture della Casa degli Anelli si siano spesso rivelate le più performanti in pista, soltanto vittorie di tappa hanno contraddistinto le stagioni della Casa di Ingolstadt.

L'obiettivo più importante è sfumato soprattutto a causa dell'eccessiva dispersione di punti tra i suoi portacolori, che ha finito per favorire a rotazione Mercedes e Bmw, capaci di puntare nella fase decisiva della stagione tutte le loro forze soltanto su un solo pilota. Non è mai facile imporre la ragion di stato mortificando la performance dell'uomo più in forma, ed è ovviamente preferibile anteporre il lato sportivo a quello puramente numerico. Anche per questo motivo, in Audi hanno sempre cercato un ragionevole bilanciamento tra i due aspetti, senza riuscire a venire a capo del difficile rebus. Almeno fino a questa stagione, dove nella prima parte del calendario Jamie Green e Renè Rast sono saliti per due volte sul gradino più alto del podio, pur non essendo i più redditizi in termini di punteggio. Nella precedente tappa del Nurburgring e a Spielberg, Dieter Gass ha però deciso di imporre un evidente passo indietro al britannico, che ha ceduto a Ekstroem la sesta posizione nella regione dell'Eifel e la vittoria nella prima manche disputata al Red Bull Ring, consentendo al trentanovenne svedese di avvicinarsi al suo terzo titolo, riassaporando il gusto di un trofeo che manca nella sua bacheca esattamente da dieci anni. E quattro piloti nelle prime posizioni in graduatoria fanno della finalissima un affare interno ai piloti della Casa di Ingolstadt. ●

fermato il più solido tra i piloti di Jens Marquardt, cogliendo la sesta posizione nella frazione della domenica. Positivi segnali di ripresa sono arrivati il sabato da Edoardo Mortara, che ha mostrato un solido ritmo gara nella prima manche riuscendo a risalire dall'ultima posizione fino al nono posto sotto la bandiera a scacchi. L'italiano di Ginevra avrebbe potuto ambire a un risultato senz'altro più prestigioso se un comprensibile gioco di squadra lo avesse portato ad alzare il piede e concedere l'ottava posizione al pilota di casa Lucas Auer. Nella seconda manche, dopo un'opaca sessione di qualifica, Edo è stato costretto al ritiro a causa di un contatto con Augusto Farfus nelle battute finali.

## **MORTARA 9° IN GARA-1 POI KO IN GARA-2**

**In alto a sinistra, Edoardo Mortara autore di una bella rimonta in gara-1 quando è riuscito a risalire dall'ultima alla nona piazza. L'italiano di Ginevra è stato poi costretto al ritiro in gara-2 dopo un contatto con Farfus**

## **Dtm 2018 su 10 gare: c'è anche Misano?**

A Spielberg si è parlato del nuovo calendario, che nel 2018 dovrebbe prevedere dieci corse. Mosca e Budapest dovrebbero uscire a vantaggio di una tappa in Inghilterra e una in Italia, che potrebbe essere a Misano. La maggiore internazionalizzazione della categoria potrebbe portare ad una corsa aggiuntiva a Barcellona o Estoril. Ci sono trattative anche con Digione. Per quel che concerne le Case interessate alla categoria a partire dal 2019 si è parlato di un interesse da parte della Jaguar. Un importante aspetto da definire concerne la copertura televisiva, essendo il contratto con la ARD è infatti in scadenza a fine stagione. ●

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Iltot; 2. Eriksson; 3. Gunther. Gara-2: 1. Eriksson; 2. Norris; 3. Mazepin. Gara-3: 1. Eriksson; 2. Mazepin; 3. Makino.

La classifica completa sarà riportata sul prossimo AS



# Norris festa rimandata

UN CONTATTO ALL'ULTIMO GIRO DELLA TERZA CORSA TRA LANDO E ARON NON FA CHIUDERE I GIOCHI ARITMETICAMENTE. ERIKSSON INFILA UNA DOPPIETTA

di [Alessandro Gargantini](#)

**SPIELBERG** - Dovremo attendere l'ultimo appuntamento stagionale di nome del vincitore del torneo continentale riservato alla serie cadetta. Quando tutto pareva volgere a favore di Lando Norris, un contatto all'ultimo giro della terza manche che ha visto protagonisti il diciassettenne pilota di Bristol e il driver estone della Hitech Grand Prix Ralf Aron ha costretto ad una battuta d'arresto il capoclassifica, mantenendo aritmeticamente in corsa per il titolo il pilota tedesco della Prema Maximilian Gunther, pur distanziato di settantadue lunghezze dal rivale. Con settantacinque punti a disposizione nell'ultima corsa stagionale, il vantaggio del pilota inglese appare comunque molto solido, ma l'inatteso ritiro impedisce all'equipe britannica di festeggiare il primo titolo nella categoria. Le tre manches disputate sul tracciato della Stiria

hanno visto primeggiare Callum Iltot e Joel Eriksson, con lo junior driver della Bmw abile nel vincere le ultime due frazioni dopo aver concesso il gradino più alto del podio nella prima al teenager della Prema. La piazza d'onore, abbinata alle due vittorie, consente al pilota svedese della Motopark di avvicinarsi alla seconda posizione in graduatoria generale, pur distanziato di sei punti da Maximilian Gunther ed escluso dalla corsa al titolo. Quanto al portacolori bavarese della Prema supportato dalla Mercedes, ancora una volta non ha mostrato un adeguato livello di incisività. Dopo una positiva terza posizione nella prima manche, il tedesco non è andato oltre un ottavo ed un quinto posto nelle ultime due frazioni, pur agevolato da diversi ritiri e squalifiche: troppo poco per insidiare Norris al vertice della graduatoria. Dopo le difficoltà



## SCHUMI JR RE TRA I ROOKIE

Sopra, Mick Schumacher festeggia la vittoria tra i rookie. In alto a sinistra, Eriksson andato due volte a segno. Sopra al centro Norris e in alto Iltot, vincitore in gara-1. A destra, Mazepin salito due volte sul podio



sul bagnato nel precedente appuntamento del Nuerburgring, dove nelle tre corse ha racimolato solo una manciata di punti, il pilota junior della Casa della Stella non è riuscito a riscattarsi. Tornando a Lando Norris, occorre dire che la mancata conquista del titolo è dovuta ad una scriteriata gestione della corsa decisiva. Dopo una quarta posizione ed una piazza d'onore, nella manche conclusiva al diciassettenne sarebbe stato sufficiente concludere la corsa per fregiarsi del titolo, dal momento che occupava la seconda posizione mentre Maximilian Gunther era soltanto settimo. Norris è parso puntare più al successo di tappa che al titolo. Nelle fasi conclusi-

ve della corsa ha prima tamponato Joel Eriksson, danneggiando l'ala anteriore. Afflitto da problemi di tenuta, nell'ultimo giro l'inglese ha evidentemente rallentato il ritmo di Ralf Aron, che nel finale ha commesso un errore tamponandolo. Nei fatti, il britannico era davanti ed aveva tutte le ragioni per impostare la traiettoria, ma riportando i fatti ad una pura questione di buon senso, la terza posizione non gli avrebbe rovinato il palmares e gli avrebbe consentito di rientrare dall'Austria con il titolo in tasca. A Spielberg ha ottimamente impressionato il russo Nikita Mazepin, che è risultato nettamente il migliore tra i piloti della Hitech Gp, conquistando una solida seconda ed una terza posizione sotto l'esperta guida di Francesco Pon. Mick Schumacher ha colto la zona punti nella prima e nell'ultima corsa grazie ad una settima ed una ottava piazza. ●

È STATO L'AUTENTICO DOMINATORE DELLA PRIMA MANCHE

## Ilott ritrova la vittoria

In Stiria ha ritrovato il successo Callum Ilott, autentico dominatore della prima manche dopo essere scattato dalla pole. Il portacolori della Prema si è tolto la soddisfazione di cogliere anche il giro più veloce nella sua marcia verso il quinto successo in una stagione contrassegnata da alti e bassi. Da elogiare il lavoro dei suoi meccanici, che alla vigilia hanno lavorato tutta la notte per sostituire la scocca della vettura del britannico, danneggiatasi in un urto contro un cordolo in qualifica. «Quest'anno ho avuto un'evidente discontinuità di rendimento, dovuta a fattori che non sono completamente riusciti a decifrare» ha raccontato il teenager britannico. «Al Nurburgring e a Spa avevo un feeling pessimo con la mia monoposto. Nonostante varie modifiche all'assetto, avevamo scarsa trazione e un forte degrado agli pneumatici» ha spiegato il teenager britannico. «In questo fine settimana, invece, ci siamo ritrovati subito veloci e sono riuscito a tornare al successo con facilità. Ho avuto soltanto qualche problema con le gomme fredde nelle prime fasi di gara. L'obiettivo d'inizio stagione era quello di lottare per la conquista del titolo, ma ora ci troviamo troppo distanti dal vertice. Sulle piste veloci, i motori Volkswagen si sono spesso rivelati superiori. Ora devo dare il massimo di gara in gara e preparare al meglio il Gran Premio di Macao. Nel 2018 punto a disputare il campionato di Formula 2».

Ilott ha già debuttato nella categoria superiore lo scorso luglio a Silverstone con il Team Trident e non è da escludere che lo si possa rivedere in pista già in uno dei prossimi due appuntamenti del 2017. Sicuramente, sarà in pista nei test di fine stagione ad Abu Dhabi.



# Vittoria col brivido

**NONOSTANTE UN DRIVE THROUGH NELL'ULTIMO GIRO PER ALLEN-BRADLEY-YACAMAN C'È LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE**

**U**n drive through pagato all'inizio dell'ultimo giro non ha tolto la gioia del primo successo stagionale a Allen-Bradley-Yacaman, primi sotto la bandiera a scacchi con l'Oreca del Team Graff con appena mezzo secondo sulla vettura gemella G-Drive di Hirakawa-Rojas-Roussel, sempre più leader del campionato. Mentre il Wec è alla ricerca di nuove formule in grado di ridarle prestigio, la serie continentale vive quindi di buona salute, tanto che su 5 appuntamenti disputati sono stati 4 i vincitori diversi, con solo la Ligier United Autosports, quarta a Spa e seconda in campionato, vittoriosa due volte ed ancora in corsa in vista dell'ultimo appuntamento a Portimao.

Dopo lo storico successo ottenuto al Paul Ricard Isaakyan e Orudzhev, hanno nuovamente portato a podio la Dallara P217 Smp, chiudendo terzi a 16" dai vincitori e riuscendo a contenere la rimonta finale di Albuquerque. Le vetture italiane avevano rimediato pesanti distacchi in qualifica, con 1"8 pagato dalla Smp e quasi 2 da Belicchi. Ancora una volta le vetture italiane si sono poi rifatte in gara, dove riescono a emergere grazie al buon passo. Anche il 7° posto di Lacorte-Sernagiotto-Belicchi è tutto sommato un buon risultato per Villorba, il cui lavoro nel weekend è stato rallentato dai soliti problemi elettrici che dall'inizio di stagione affliggono la Dallara del team tricolore.

Trasferta belga ricca di soddisfazione per i team At Racing e Spirit Of Race, entrambi gestiti da Af Corse e vittoriosi in Lmp3 con Talkanitsa-Talkanitsa-Jensen e in Gte con Andrea Bertolini, Giorgio Roda e Rino Mastronardi, al debutto sulla Ferrari 488 al posto di Gianluca Roda. Il pilota di Montecatini è stato decisivo, portando al comando la vettura nel corso del suo stint, dopo che nella prima parte di gara Roda aveva retto bene il passo dei primi. Bertolini ha poi completato il lavoro al meglio, dimostrando quanto sia sempre tremendamente efficace sulla pi-



## FERRARI A SEGNO IN GTE

Sopra Bertolini, Roda e Mastronardi vincitori in Gte con la Ferrari 488. Sotto l'Oreca del team Graff vincitrice a Spa

sta delle Ardenne. Meno fortuna per Matteo Cairoli, che in qualifica aveva strappato la prima pole dell'anno, staccando di tre decimi il campione Wec 2016 Nicki Thiim e di oltre nove l'ex Manor F.1 Will Stevens, tornato al volante della Ferrari 488 JMW dopo la vittoria ottenuta in Gte-Am alla scorsa 24 Ore di Le Mans. L'incidente occorso al suo compagno di equipaggio

Christian Reid ha poi rovinato la gara della Porsche Proton. Brutta avventura anche per Andrea Roda, con la Ligier Lmp2 finita contro le barriere ed il pilota uscito fortunatamente indenne dalla vettura finita con le ruote all'aria.

Con i tre titoli ancora da assegnare nella decisiva ultima prova in terra portoghese, la Elms inizia a guardare al prossimo anno nel segno della stabilità, con il calendario 2018 che mantiene i sei appuntamenti stagionali. Per dare ulteriore equilibrio alla Lmp2 si sta inoltre valutando di concedere

re a Dallara, Ligier e Riley un Joker tecnico da giocare all'interno dei 4 anni previsti dall'omologazione, per cercare di colmare il gap tecnico nei confronti di Oreca, attualmente un gradino sopra le altre. Se per le vetture italiana e francese si tratterà di evoluzioni, non altrettanto si può dire della Riley, assente in Europa ed ora uscita di scena anche in Imsa, a cui verrà concessa la homologazione di un nuovo telaio.

**Diego Fundarò**

## ELMS: ECCO IL CALENDARIO 2018

9-10 aprile	Test Le Castellet
15 aprile	4 Ore Le Castellet
13 maggio	4 Ore Monza
22 luglio	4 Ore Red Bull Ring
18 agosto	4 Ore Silverstone
23 settembre	4 Ore Spa-Francorchamps
28 ottobre	4 Ore Portimao



# Duello per il titolo

DI AMATO E BARON SI DIVIDONO LE VITTORIE CONFERMANDOSI I PRINCIPALI CONTENDENTI NELLA CORSA AL TROFEO PIRELLI 2017

**SILVERSTONE** - Daniele Di Amato e Philipp Baron si confermano i due principali contendenti al titolo del Ferrari Challenge Trofeo Pirelli 2017. A Silverstone, l'italiano della Cdp e l'austriaco della Rossocorsa hanno conquistato una vittoria a testa. Per Di Amato, che nel primo turno di qualifiche ha centrato la sua settima pole consecutiva, sul circuito inglese è arrivata la sesta vittoria sulle otto gare disputate, considerando anche che ha saltato il primo appuntamento di Valencia. Il pilota romano, in gara-1 ha duellato proprio con Baron, riuscendo alla fine a spuntarla per una manciata di secondi. Dietro di loro ha concluso il tedesco Bjorn Grossmann, che ha però dovuto tenere bada un Chris Froggatt in grande forma. Poca fortuna invece per Sam Smeeth, ritiratosi a pochi giri dal traguardo mentre occupava la terza piazza. In gara-2 è quindi arrivata la risposta di Baron, a sua volta autore della pole nella seconda sessione di prove di domenica, e poi primo davanti appunto a Di Amato, con Grossman ancora sul gradino più basso del podio e Froggatt quarto. L'inglese del team Hr Owen, oltre ad inserirsi costantemente nelle prime posizioni assolute, ha così centrato una doppietta

nella classe Am che gli ha consentito di portarsi secondo in campionato scavalcando Martin Nelson, a sole 16 lunghezze da Jens Liebhauser, con quest'ultimo che grazie a due secondi posti (ed un miglior quinto piazzamento assoluto) si è confermato in testa alla classifica. Nella Coppa Shell il francese Henry Hassid ha preso tutto, centrando la pole nelle due qualifiche e dominando in entrambe le gare, portando a cinque il numero dei successi da lui ottenuti nel corso di questa stagione. Il pilota del team Charles Pozzi ha fatto anche un gran balzo della classifica generale, risalendo secondo a 36 punti da Johnny Laursen, a sua volta secondo in gara-1 e poi costretto al ritiro. In gara-2 a salire sul podio è stato invece l'altoatesino Erich Prinoth, protagonista con i colori della Ineco-Mp Racing, secondo davanti a Christophe Hurni. Da segnalare in gara-1 anche il primo podio dell'americano della Rossocorsa, James Weiland, finito terzo. Bene Manuela Gostner, sempre con una vettura della Ineco-Mp Racing, due volte prima tra le Ladies e nona assoluta in gara-2 dopo che sabato era stata penalizzata da un drive through per il contatto avuto con Claudio Schiavoni. ●

## TROFEO PIRELLI

Gara-1: 1. Di Amato; 2. Baron; 3. Grossmann. Gara-2: 1. Baron; 2. Di Amato; 3. Grossmann.

## COPPA SHELL

Gara-1: 1. Hassid; 2. Laursen; 3. Weiland. Gara-2: 1. Hassid; 2. Prinoth; 3. Hurni.

La classifica completa sarà riportata sul prossimo AS

## HASSID FA DOPPIETTA IN COPPA SHELL

Sopra, Di Amato scatta alla conquista della vittoria in gara-1; il romano chiuderà poi al secondo posto la seconda sfida. Sotto, Hassid che ha messo a segno due vittorie in Coppa Shell



## PRONTO IL CALENDARIO 2018

# Misano c'è la notturna

A Silverstone sono stati ufficializzati i calendari 2018 di Corse Clienti. Per quanto riguarda la serie europea, la stagione prenderà il via da Monza il 25 marzo per poi affrontare alla fine di aprile la tappa di Silverstone. Il 13 maggio sarà il circuito di Spa-Francorchamps ad ospitare il Challenge nel contesto dei Ferrari Racing Days, che vedranno protagoniste anche le F.1 Clienti e le vetture dei Programmi XX. Una novità assoluta è quella della notturna di Misano (10 giugno). Seguirà quindi la trasferta di Brno (22 luglio), che ritorna in palinsesto dopo tre anni di assenza. Dopo oltre 20 anni si tornerà a correre infine sul tracciato di Barcellona, in programma dopo la pausa estiva.

# Ferrari e Lambo fanno pari

AL SUCCESSO DI VENTURI-GAI RISPONDONO BERETTA-FRASSINETI. E IL TITOLO DELLA SUPER GT3 PRO SARÀ ASSEGNATO NELL'ULTIMA GARA, AL MUGELLO

di **Dario Lucchese**

**V**ALLELUNGA - Finale a quattro, quello che si prospetta nel Campionato Italiano Gran Turismo, dopo che il sesto e penultimo appuntamento di Vallelunga non ha emesso l'atteso verdetto nella maggiore classe Super Gt3 Pro. Alla vigilia del conclusivo round del Mugello, la situazione appare anzi ancora più incerta. Una vittoria, quella conquistata in Gara-1, ha consentito a Stefano Gai di confermarsi in testa alla classifica. Il pilota della Black Bull Racing è tornato a fare coppia con Mirko Venturi, che aveva preso parte al primo round di Imola centrando due successi su due. Sabato si è dunque concretizzata la doppietta delle 488 Gt3; merito anche di Niccolò Schirò, che si è assicurato con la vettura della Easy Race il secondo posto davanti alla prima delle Lamborghini Huracán, quella del team Antonelli Motorsport divisa da Daniel Zampieri e Raffaele Giammaria.

Quest'ultimo è salito in macchina al posto di Riccardo Agostini, che ha preferito correre a Laguna Seca nel Lamborghini Super Trofeo Nord America con l'obiettivo di consolidare la sua leadership nella serie a stelle e strisce. Subito dietro, l'altra Ferrari di Eddie Cheever e Matteo Malucelli, mentre un errore di Michele Beretta ha fatto sfumare quello che poteva essere l'ennesimo successo per l'altra Lambo della Ombra Racing. Che, nelle fasi iniziali, il poleman Alex Frassinetti aveva condotto sempre in testa. Una delusione cui ha fatto seguito il successo messo a segno in Gara-2, che è equivalente per loro alla terza affermazione di questa stagione. Gara-2 che ha visto sfortunati protagonisti Malucelli (sempre al comando dopo essere partito al palo) e Cheever, con quest'ultimo a pochi minuti dalla fine fermo a bordo pista per un problema. A risalire seconda è stata invece la Audi di Benoit Treluyer e Vittorio Ghirelli, reduci dal successo di Imola. Un calo di pressione delle gomme è invece costato il terzo posto assoluto a Zampieri, passato in extremis dal suo compagno di squadra Lorenzo Veglia. Considerando gli scarti, sarebbero 140 adesso i punti di Gai, per l'occasione quinto; 129 quelli di Frassinetti e Beretta.

A otto lunghezze seguono appaiati Zampieri e Cheever-Malucelli. Tutto da decidere anche nella Super Gt Cup, anche se la lotta per il titolo sembra ormai essere un discorso in famiglia tra i piloti del Vincenzo Sospiri Racing. Le due gare di Vallelunga non hanno sostanzialmente variato quella che era



## AL TRAGUARDO

GT3-SUPER GT3 Gara-1:  
1. Venturi-Gai Gara-2:  
1. Beretta-Frassinetti  
GT CUP-SUPER GT CUP-GTS  
Gara-1: 1. Cazzaniga-D'Amico  
Gara-2: 1. Perullo-Kasai

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

la classifica alla vigilia di questo round, con il duo finlandese formato da Tuomas Tujula e Aaro Vainio sempre al comando. Due podi hanno tuttavia ridotto a sei lunghezze il "gap" pagato nei loro confronti da Felipe Ortiz e Liang Jia Tong. Cinque punti dietro ci sono Riccardo Cazzaniga e Antonio D'Amico, perfetti in Gara-1, quando hanno calato il poker di vittorie da loro ottenute nel corso di questa stagione. Peccato invece per Matteo Desideri, che ha praticamente perso il treno dopo che un problema alla pompa della benzina ha costretto al ritiro dopo i





pit stop il suo compagno Piero Necchi, in quel momento al comando con un'altra Lambo di Antonelli. Per loro è comunque arrivato il secondo posto in Gara-2, proprio alle spalle dei compagni di squadra Takashi Kasai e Alessandro Perullo (il quale sostituiva Karol Basz, impegnato nel Mondiale kart). Un terzo e un quinto posto per Alessandro Bonacini e Nicola Pastorelli. In Gt3 un successo a testa per Niboli-Bontempelli (Ferrari) e Baccani-Venerosi (Porsche). Doppietta infine di Neri-Pizzola nella classe Gts con la Porsche Cayman. ●



### TUTTI RE DI ROMA

Malucelli e Cheever, sopra, sfortunati protagonisti a Vallelunga e, al centro, Cazzaniga-D'Amico. In alto, la Ferrari 488 del rientrante Venturi e di Gai e, a sinistra, i due vincitori di Gara-1. Sotto a sinistra, Beretta e Frassinetti, primi in Gara-2 con la loro Lamborghini. A destra, Pisani sul podio e in azione nella Porsche 997 della Siliprandi che ha portato al successo nella Gt Cup



CON LA PORSCHE 997 DELLA SILIPRANDI

## Pisani re della Gt Cup

L'appuntamento di Vallelunga ha assegnato il primo titolo della stagione. Una vittoria (la sesta per lui) conquistata in coppia con Walter Palazzo sulla Porsche 997 della Siliprandi Racing, ha incoronato Eugenio Pisani nella Gt Cup. Per la cronaca, a imporsi in Gara-1 nella stessa classe è stato Leonardo Baccarelli con la Ferrari 458. Quasi matematico è invece il successo nella Super Gt3 riservata agli equipaggi non Pro per Alberto Cerqui e Stefano Comandini, fortemente candidati per il gran finale del Mugello. Un titolo che il binomio del Bmw Team Italia non ha potuto festeggiare sul circuito romano per l'incidente che ha visto protagonista proprio Comandini nel secondo turno delle qualifiche di sabato, dopo che il suo compagno nella prima sessione era riuscito a piazzare la M6 Gt3 della squadra guidata da Roberto Ravaglia in seconda fila nella Q1. Il risultato è stato quello di non potere prendere il via in nessuna delle due gare. Grazie alle otto vittorie, al terzo e al secondo posto messi a segno nei primi cinque round, il duo della Bmw continua comunque a guidare davanti a Lorenzo Veglia, che sul circuito romano è riuscito in Gara-1 a centrare con la Lambo di Antonelli quell'affermazione che inseguiva da inizio anno, per di più in equipaggio singolo, concedendo il "bis" in Gara-2, quando ha concluso terzo assoluto.



# Baldan balza in vetta

CONQUISTA LA VITTORIA IN GARA-2 E PASSA IN TESTA ALLA SERIE TRICOLORE. IN DIFFICOLTÀ SCALVINI. GIACON FIRMA GARA-1

**V**ALLELUNGA - La tappa di Vallelunga, penultima del campionato italiano, ha offerto grandi emozioni. Le sorprese sono iniziate dalle prove libere, quando al secondo turno non si è presentato Eric Scalvini: il leader della classifica di campionato è stato assente anche nelle qualifiche perché aveva rotto il motore e ha dovuto attendere fino al venerdì sera che ne arrivasse uno nuovo. Si è schierato in ultima posizione in griglia in entrambe le gare e si è lanciato in una furiosa rimonta, contrassegnata però da alcuni contatti: in gara-1 con Thellung, che gli costerà dieci secondi di penalizzazione, e in gara-2 con Carlotta Fedeli, che gli costerà il ritiro per la rottura del cerchio. Scalvini esce così da Vallelunga con soli 4

punti guadagnati con il 7° posto di gara-1 e perde la leadership in campionato, che passa nelle mani di Nicola Baldan, autore di un 3° posto e di una vittoria con la Seat Leon, la sesta della stagione, che lo proietta in vetta con 8 punti di vantaggio sulla Honda di Scalvini.

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Giaccon, 2. Nardilli, 3. Baldan. Gara-2: 1. Baldan; 2. Giaccon; 3. Mugelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

A vincere gara-1 è Giaccon con la Opel Astra, che nelle fasi finali prevale sulla Honda di Nardilli, mentre Baldan conclude sul podio una gara che non lo hai visto in bagarre. Un combattivo Max

Mugelli porta l'Audi al quarto posto davanti a Alberto Viberti e Carlotta Fedeli, ma poco dopo la gara questi ultimi verranno esclusi dalla classifica perché il loro team non ha rispettato la regola che prevede 30 kg di zavorra per i piloti che de-

buttano in campionato negli ultimi due round (una norma inserita evidentemente per far sì che nelle fasi conclusive del campionato le squadre non arruolino uno scudiero che agevoli un pretendente al titolo).

«Tengo a precisare che la mia macchina non era sottopeso - dichiara Carlotta Fedeli - Pesava 1309 chili, e il limite minimo è 1275, ma abbiamo appreso che per regolamento, essendo entrata nella penultima gara della stagione, avrei dovuto avere una zavorra di altri 30 kg. Se lo avessimo saputo l'avremmo ovviamente messa. E' andata male anche in gara-2 perché al primo passaggio al Curvone c'è stato il contatto con Scalvini, che mi ha rotto un mozzo e mi sono dovuta ritirare subito...».

Gara-2 è stata un assolo di Baldan, che è scattato bene dalla pole ed è rimasto sempre al comando, mentre alle sue spalle Giaccon ha duellato per tutta la gara con Mugelli e i due hanno concluso nell'ordine davanti a Giovanardi, che nelle fasi finali si è avvicinato al terzetto dotato di cambio sequenziale nonostante disponesse di un mezzo inferiore quanto a prestazioni. Viberti ha concluso sesto alle spalle di Giuseppe Montalbano. Massimiliano Gagliano ha vissuto un weekend difficile con la Volkswagen Golf, portando a casa un ottavo e un settimo posto dopo diversi contatti.

## Il ritorno di "Piedone": è 4° in gara-2

Sono almeno quattro anni che Fabrizio Giovanardi ha appeso il casco al chiodo. Il suo amico Alessandro Thellung, però, lo ha convinto a tornare in quello che è sempre stato il suo grande amore: il turismo. Su una Seat Leon DSG del team BF Motorsport, Piedone è così tornato a mettere una tuta da gara. «Avevo buttato via anche tutte le scarpe - racconta - Quando sono andato a cercarle ho trovato solo due sinistre...». Ma il talento non lo ha perso. Ha corso gara-2, dopo aver lasciato gara-1 al suo compagno di squadra, costretto al ritiro per un contatto con Scalvini. Giovanardi ha concluso quarto ma negli ultimi passaggi ha girato con il ritmo dei primi, che avevano il cambio sequenziale.

«Ho fatto una partenza agghiacciante - dice - Mi avevano spiegato come partire con il cambio DSG, ma quando ho mollato il freno la macchina ha tentennato ed è partita un quarto d'ora dopo! Poi mi hanno dato subito una botta. Ho iniziato la rimonta e la gara è finita... Comunque mi sono trovato bene, sono tornato a casa...». La domanda è d'obbligo: è stata una gara spot o "Piedone" tornerà? «Adesso mi hanno invitato a correre a Monza... vediamo, c'è ancora un mese!».

Fiammetta La Guidara



Al rientro dopo 4 anni di inattività Giovanardi, a lato, ha chiuso al 4° posto gara-2. In alto Balzan, nuovo leader del tricolore Tcr dopo la vittoria e il 3° posto ottenuti a Vallelunga

# Gruppo Corriere dello Sport

Sede in Piazza Indipendenza 11/b - Roma - Capitale sociale euro 300.000, i. v. - Registro delle imprese di Roma e C.F. 00394970586 - P. IVA 00878311000

## Bilancio consolidato al 31 dicembre 2016

Publicato ai sensi dell'art. 1, comma 33 del Decreto Legge 23/10/1996 n. 545, convertito con Legge 23/12/1996 n. 650

Attivo		31-12-2016	31-12-2015	C		TRATTAMENTO FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	2.350.195	2.803.218
<b>B</b>	<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>			<b>D</b>	<b>DEBITI</b>			
<i>I</i>	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>			3	Debiti verso banche entro 12 mesi	463.849	1.223.114	
2	Costi ricerca, svil., pubbl	253.201	379.802		oltre 12 mesi	0	0	
3	Diritti di brevetto industriale e di utilizzo delle opere dell'ingegno	778	17.476		Totale Debiti verso banche	463.849	1.223.114	
4	Concessioni, licenze marchi	153.326	126.299	6	Debiti verso fornitori entro 12 mesi	35.692.008	36.967.680	
6	Immobilizzazioni in corso e acconti	--	--	10	Debiti verso collegato entro 12 mesi	786.988	74.278	
7	Altre immobilizzazioni immateriali	251.943	386.425	11	Debiti tributari entro 12 mesi	914.815	988.451	
		659.248	910.002	12	Debiti v/istituti di previdenza entro 12 mesi	881.107	831.821	
					oltre 12 mesi	42.564	40.185	
<i>II</i>	<i>Immobilizzazioni materiali</i>				Totale Debiti v/istituti di previdenza	923.671	872.006	
1	Terreni e fabbricati	36.096.612	37.362.425	13	Altri debiti entro 12 mesi	1.256.660	1.316.688	
2	Impianti e macchinari	398.031	652.257		oltre 12 mesi	288.734	542.694	
3	Attrezzature indus. e comm.	3.376.158	3.405.317		Totale Altri debiti	1.545.394	1.859.382	
4	Altri beni materiali	50.915	77.874		<b>Totale DEBITI</b>	<b>40.326.725</b>	<b>41.984.911</b>	
5	Immobilizzazioni in corso e acconti	645.270	637.000	<b>E</b>	<b>RATEI E RISCONTI</b>			
		40.566.986	42.134.873	1	Vari	349.768	388.181	
<i>III</i>	<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>				<b>Totale Passivo</b>	<b>45.724.155</b>	<b>47.716.336</b>	
1	Partecipazioni in: altre imprese (immobilizzaz. finanziarie)	1.722.238	1.722.238		<b>Totale Patrimonio + Passivo</b>	<b>73.913.152</b>	<b>77.151.835</b>	
		1.722.238	1.722.238					
2	Crediti: oltre 12 mesi	221.165	509.678					
a o	oltre 12 mesi	19.304	--					
c o	Totale Crediti:	240.469	509.678					
3	Altri titoli	--	3.118.652					
		--	5.350.568					
	<b>Totale IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>43.188.941</b>	<b>48.395.443</b>					
<b>C</b>	<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>			<b>Conto economico</b>		<b>31-12-2016</b>	<b>31-12-2015</b>	
<i>I</i>	<i>Rimanenze</i>			<b>A</b>	<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>			
1	Materie prime, sussid. e di consumo	856.145	1.011.724	1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	67.557.120	68.231.097	
2	Prodotti in corso di lavorazione e semilavor.	--	--	2	Variazione delle rimanenze di prodotti	3.136.988	2.256.795	
3	Lavori in corso su ordinazione	--	--	3	Variazione lavori in corso su ordinazione	--	--	
4	Prodotti finiti e merci	6.118.913	3.377.035	5	Altri ricavi e proventi	--	--	
	Totale Rimanenze	6.975.058	4.388.759	a	Vari	1.376.713	1.185.341	
<i>II</i>	<i>Crediti</i>			b	Contributi in conto esercizio	69.612	86.090	
1	Verso clienti entro 12 mesi	18.994.557	16.674.771		Totale Altri ricavi e proventi	1.446.325	1.271.431	
	oltre 12 mesi	530.526	711.312		<b>Totale VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>72.140.433</b>	<b>71.759.323</b>	
	Totale Verso clienti	19.525.083	17.386.083	<b>B</b>	<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>			
3	Verso imprese collegate entro 12 mesi	303.114	211.046	6	Per materie prime, suss. di cons. e merci	(8.660.482)	(8.394.649)	
	oltre 12 mesi	--	--	7	Per servizi	(48.995.988)	(47.165.802)	
	Totale Verso imprese collegate	303.114	211.046	8	Per godimento di beni di terzi	(1.021.283)	(1.128.751)	
4bis	Tributari entro 12 mesi	2.362.704	2.296.009	9	Per il personale			
	oltre 12 mesi	--	--	a	Salari e stipendi	(7.138.001)	(9.813.861)	
	Totale Tributarie	2.362.704	2.296.009	b	Oneri sociali	(2.214.000)	(2.492.112)	
5	Verso altri entro 12 mesi	909.967	1.922.732	c	Trattamento di fine rapporto	(653.329)	(715.812)	
	oltre 12 mesi	57.496	59.003	d	Trattamento di quiescenza e simili	--	--	
	Totale Verso altri	967.463	1.981.735	e	Altri costi per il personale	(316.841)	(174.616)	
					Totale Per il personale	(10.322.171)	(13.196.401)	
	<b>Totale Crediti</b>	<b>23.158.364</b>	<b>21.874.873</b>	10	<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>			
<i>IV</i>	<i>Disponibilità liquide</i>			a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(295.409)	(295.381)	
1	Depositi bancari e postali	136.860	2.250.828	b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(1.611.124)	(1.645.457)	
3	Denaro e valori in cassa	23.958	25.098	c	Svalutazione dei titoli	--	--	
	Totale Disponibilità liquide	160.818	2.275.926	d	Svalutazione dei crediti	(161.256)	(27.000)	
					Totale Ammortamenti e svalutazioni	(2.067.789)	(1.967.838)	
	<b>Totale ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>30.294.240</b>	<b>28.539.558</b>	11	Variazione delle rimanenze di mat. I etc.	(212.026)	(435.423)	
<b>D</b>	<b>RATEI E RISCONTI</b>			12	Accantonamenti per rischi	(954.550)	(5.077)	
<i>I</i>	Vari	429.971	216.834	13	Altri accantonamenti	--	(492.175)	
	<b>Totale Attivo</b>	<b>73.913.152</b>	<b>77.151.835</b>	14	Oneri diversi di gestione	(984.274)	(920.194)	
					<b>Totale COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>(73.218.563)</b>	<b>(73.706.309)</b>	
<b>Passivo</b>		<b>31-12-2016</b>	<b>31-12-2015</b>		<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DI PRODUZIONE (A - B)</b>	<b>(1.078.130)</b>	<b>(1.946.986)</b>	
<b>A</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>			<b>C</b>	<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>			
<i>I</i>	Capitale	300.000	300.000	15	Proventi da partecipazioni	--	--	
<i>III</i>	Riserve di rivalutazione	5.690.345	5.690.345	16	Altri proventi finanziari			
<i>IV</i>	Riserva legale	60.000	60.000	a	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
<i>VII</i>	Altre riserve			4	altri	340	357	
	Riserva straordinaria	6.451.112	6.451.112	b	da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	58.218	130.203	
	Fondi riserve in sospensione di imposta	13.654.774	15.227.955	c	da titoli iscritti nell'attivo circolante	--	--	
	Riserva di consolidamento	0	0	d	Proventi diversi dai precedenti	--	--	
	Altre	8.989.551	8.989.551	4	altri	4.964	11.725	
	Arrotondamento Euro	0	0		Totale proventi finanziari	63.522	142.285	
<i>VIII</i>	Utili (perdite) portate a nuovo	(5.630.525)	(5.336.428)	17	Interessi e altri oneri finanziari			
<i>IX</i>	Risultato di Pertinenza del Gruppo	(1.362.981)	(1.867.278)	4	Interessi verso altri	(481.497)	(361.721)	
	Totale Patrimonio Netto di gruppo	28.152.276	29.515.257		Totale Interessi e altri oneri finanziari	(481.497)	(361.721)	
				17 Bis	Utili e perdite su cambi	4.365	(1.047)	
	Patrimonio Netto di competenza di Terzi	154.242	135.079		<b>Totale PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>(413.610)</b>	<b>(220.483)</b>	
	Risultato di Pertinenza di Terzi	(117.521)	(214.837)		<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>(1.491.740)</b>	<b>(2.167.469)</b>	
	Totale Patrimonio Netto di competenza di Terzi	36.721	(79.758)	22	Imposte sul reddito dell'esercizio			
	<b>Totale PATRIMONIO NETTO</b>	<b>28.188.997</b>	<b>29.435.499</b>	1	Imposte sul reddito	11.238	85.354	
<b>B</b>	<b>FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>				<b>Risultato Di Consolidato</b>	<b>(1.480.502)</b>	<b>(2.082.115)</b>	
1	Fondo indennità tassato	65.397	49.510		<b>Risultato Di Pertinenza Di Terzi</b>	<b>(117.521)</b>	<b>(214.837)</b>	
3	Altri fondi	2.632.070	2.490.516		<b>Risultato Di Pertinenza Del Gruppo</b>	<b>(1.362.981)</b>	<b>(1.867.278)</b>	
	<b>Totale FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>2.697.467</b>	<b>2.540.026</b>					

# Bellarosa senza spine

CON UNA GARA D'ANTICIPO IVAN CONQUISTA IL TRICOLORE.  
FA FESTA ANCHE RANIERI RANDACCIO IN TRIONFO NELLA CNA

**V**ALLELUNGA - Ivan Bellarosa è campione in anticipo. A Vallelunga, al termine di un weekend che in gara-2 ha consegnato la prima vittoria al suo compagno di squadra Guglielmo Belotti, il pilota dell'Avon Formula ha messo a segno con la Wolf Tornado il suo nono successo della stagione e conquistato il titolo assoluto e quello della classe Turbo dell'Italiano Sport Prototipi, quando all'appello manca ancora l'ultimo appuntamento del Mugello. Ma il quinto round del calendario ha incoronato anche Ranieri Randaccio, in trionfo nella CnA. Il romano, che ha fatto il suo debutto esattamente 47 anni fa sullo stesso tracciato capitolino, ha chiuso i giochi tra le vetture spinte da motore aspirato; in questa stessa classe a centrare il successo nella seconda gara è stato Michele Liguori (dopo che a imporsi sabato era stato appunto Randaccio), quarto in gara-1 sulla Osella Pa21-Honda del team Progetto Corsa e poi terzo assoluto in gara-2. Bellarosa, autore della pole, è stato dominatore in gara-1 e in fondo anche domenica, quando ha condotto in testa dal primo giro, rallentando progressivamente solo sul finire a causa di un problema all'avantreno che lo ha poi costretto al ritiro. Problema che ha invece dato il via libera

a Belotti, a sua volta sfortunato in gara-1, quando ha perso una seconda posizione che sembrava ormai consolidata sempre a causa di un inconveniente meccanico. Ma una delle rivelazioni di tutto il fine settimana e in generale di questa stagione, è stato il giovane Simone Patrinicola. Il siciliano, in gara-1 si è posizionato alle spalle delle due Wolf dopo avere stampato il terzo tempo nella sessione di qualifica con la sua Radical Sr4. Quindi, approfittando del problema occorso sulla vettura di Belotti, ha concluso secondo davanti alla Norma di Ranieri Randaccio. In gara-2 è stato ancora protagonista di un ottimo avvio con cui si è inizialmente inserito tra il leader Bellarosa e lo stesso Belotti, prima di scivolare terzo e poi ritornare ancora secondo. Posizione che ha mantenuto anche dopo la neutralizzazione resasi necessaria dopo lo "stop" della Sr3 di Salvatore Liotti prima del Tornantino, in piena traiettoria. Per Patrinicola il bilancio è stato completato dalle due affermazioni ottenute nel Trofeo Nazionale e nella Coppa Under 25, in cui ha preceduto l'irpina Ida Petrillo, la quale ha centrato a sua volta un quinto e un sesto piazzamento assoluto sempre con una Radical Sr4.

**Dario Lucchese**

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bellarosa; 2. Patrinicola;  
3. Randaccio. Gara-2: 1. Belotti; 2.  
Patrinicola; 3. Liguori.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

#### È QUI LA FESTA

Sopra, Bellarosa vincitore in gara-1 e campione 2017 nel Tricolore Prototipi. Sotto, Ranieri Randaccio, giunto terzo in gara-1 e vincitore del titolo fra i CnA



#### EGUAGLIATO IL RECORD DI IMOLA

## Tredici al via

A Vallelunga è stato eguagliato il record stagionale di 13 vetture che si era già registrato nell'appuntamento inaugurale di Imola. A rinfoltire lo schieramento ci sono stati anche tre nuovi arrivi. Debutto per Salvatore Liotti, al volante della Radical Sr3 della classe E2SC, nonché per Michele Liguori e Arduino Giretto, questi ultimi con le Osella Pa21-Honda Cn2 del team Progetto Corsa, la squadra di Toni Maione al suo rientro nella serie tricolore. A fare il suo ritorno in campionato è stato anche Michele Esposito, protagonista con una Radical Sr4. Stefano Attianese ha invece cambiato categoria, lasciando la Wolf Gb08 CnT per salire sulla versione "F1" dello stesso costruttore.

# Sfida apertissima

IN VISTA DEL RUSH FINALE TUTTO È ANCORA IN GIOCO TRA PONZIO, PELLEGRINI E BRACALENTE. COLA SOTTO AI RIFLETTORI



**V**ALLELUNGA - La F2 Italian Trophy è approdata a Vallelunga per il 5° dei 7 round 2017. A quasi due mesi dall'ultima tappa di Magione, sul rinnovato asfalto del circuito romano i principali protagonisti sono stati Andrea Cola e Riccardo Ponzio, che hanno colto una vittoria ciascuno, mantenendo apertissima la lotta per il titolo. L'equilibrio tra i due contendenti è tale che dopo la gara del sabato i due erano appaiati in vetta alla graduatoria, con 230 punti. Poi Ponzio ha dominato la manche della domenica, che Pellegrini ha concluso al quarto posto, e adesso fra i due ci sono 28 punti di differenza. La matematica concede ancora chances anche a Bracalente che ha concluso 9° gara-1, mentre l'indomani è salito sul 3° gradino del podio e ora è a 54 punti dalla vetta. La prima parte del weekend è stata dominata da Cola, che ha siglato la prima pole della stagione e ha poi vinto gara-1, al termine di una gara condotta fin dal 1° giro. Per Cola è la seconda vittoria della stagione. Niente ha potuto fare Bernardo Pellegrini, che ha chiuso alle sue spalle, ma con un buon margine di vantaggio sul leader della classifica Ponzio. Nella gara della domenica le sorprese sono iniziate dal giro di allineamento: il promoter della serie, Sergio Terrini, partiva dalla prima fila in virtù dell'inversione della griglia rispetto all'or-

dine di arrivo di gara-1, ma si è intraverato nel warm up ed è finito in ghiaia. Ripartito dalla pitlane, ha concluso in ottava posizione. A far registrare un vero e proprio strapotere è stato Riccardo Ponzio, che ha trovato il setup giusto e ha rifilato oltre undici secondi al suo primo inseguitore, Andrea Cola, autore di una grande rimonta dall'ottava posizione in griglia. Per il ventenne pescarese portacolori del team Puresport è la quarta vittoria stagionale e l'ottavo podio consecutivo. Alessandro Bracalente ha concluso terzo dopo una vigorosa rimonta: era partito infatti dalla nona casella in griglia.

## I contendenti al titolo

«Ho fatto fatica a trovare il set up nel corso del weekend: in gara 1 ci mancavano tre

decimi dal gruppetto di testa ma ci siamo messi a posto per gara 2 e sono riuscito a creare un gap con il gruppo che mi seguiva. Partito sesto, alla prima curva ero primo e per questo devo ringraziare il mio team», dichiara il leader della classifica generale Riccardo Ponzio, riferendosi alla compagine guidata da Rosario Campagna.

Meno soddisfatto il primo inseguitore in classifica generale, Bernardo Pellegrini: «In gara-1 ci aspettavamo il secondo posto, ma in gara-2 un problema che scopriremo soltanto a casa non mi ha permesso di attaccare come volevo - dichiara il veneto, portacolori del team HT Racing di Sant'Agata Bolognese - Ma abbiamo quattro gare e due scarti. Martedì faremo un test al Mugello e Monza è una pista favorevole alla nostra macchina...» aggiunge. «Gara-1 è una pagina da cancellare. In gara-2 non ho fatto una grande partenza, ma con la delusione del giorno prima avevo una marcia in più e sono riuscito a superare gli altri, poi da metà gara in poi ho avuto problemi alla frizione e in accelerazione sia in uscita di curva che sui rettilinei - dice Alessandro Bracalente, alliere del Pave Motorsport team - Per le prossime due gare sono però fiducioso: il Mugello mi piace molto e a Monza lo scorso anno ho fatto doppietta. Le aspettative per il campionato sono ridotte, ma non smettiamo di crederci».

## Torna il gemellaggio con l'Austria

«Siamo contenti che a due gare dalla fine la lotta per il titolo sia ancora così aperta», commenta Piero Longhi, il due volte campione italiano di rally che insieme a Sergio Terrini gestisce l'F2 Italian Trophy (del quale Longhi ha vinto la prima edizione, quattro stagioni fa). «Nel prossimo round al Mugello, il 7 e 8 ottobre, tornerà il gemellaggio con la serie austriaca e prevediamo due gare molto combattute, con almeno 25 piloti al via. E poi ci sarà il gran finale a Monza, il 21 e 22 ottobre: una pista amata e temuta praticamente da tutti. Siamo convinti che sarà proprio il circuito Brianzolo ad assegnare il titolo...».

**Fiammetta La Guidara**

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Cola; 2. Pellegrini; 3. Ponzio. Gara-2: 1. Ponzio; 2. Cola; 2. Bracalente



Sotto, il leader della serie Ponzio, in alto Cola. (giunto primo e secondo nel weekend di Vallelunga) davanti a Bracalente



# Iaquinta va in testa

IL SUO DUELLO CON CALCAGNI VIVRÀ IL MOMENTO DECISIVO NELL'ULTIMO APPUNTAMENTO DEL 2017 DI SCENA AL MUGELLO

**V**ALLELUNGA - A Vallelunga Gianluca Calcagni e Simone Iaquinta ci arrivarono a pari punti in testa alla classifica. Una situazione di perfetto equilibrio che il penultimo appuntamento del Mini Challenge ha quasi mantenuto intatta. Sul circuito romano il primo acuto è stato di Calcagni, autore della pole e poi secondo in gara-1 alle spalle di Luca Rangoni e davanti al suo principale avversario per la rincorsa al titolo. Ma la risposta di Iaquinta è arrivata puntuale in gara-2, quando il giovane pilota cosentino, che si avviava dalla seconda fila, ha conquistato una vittoria di forza (condita anche dal giro più veloce) davanti a Eduino Menapace e Alessio Alcidi, guadagnando qualche punticino di vantaggio prima del finale del Mugello in programma a inizio ottobre. In Toscana, della partita ci sarà anche lo stesso Alcidi, ancora non del tutto escluso dalla matematica. Ma tornando al weekend capitolino, sulla sua pista di casa Calcagni è stato grande protagonista il sabato, involandosi in testa al "pronti via" e precedendo un gruppetto compatto di sette vetture. Iaquinta, che ha mantenuto la seconda posizione, ha subito avuto il suo da fare a contenere gli at-

tacchi di Rangoni. Stabile al quarto posto Alcidi e nulla di cambiato fino a quattro minuti dallo scadere del tempo, quando Rangoni ha rotto il ghiaccio superando Iaquinta e poi anche Calcagni, andando così a conquistare un meritato successo. Ottimo inizio in gara-2 di Iaquinta, che dalla seconda fila è balzato al comando, seguito da Menapace (che si avviava dalla prima fila), Alcidi ed il poleman Massimo Zanin, poi retrocesso sesto. A chiudere quarto è stato invece Nicholas Risitano, con Tobia Zarpellon subito dietro.

Tra le Lite a centrare una doppietta è stato il giovane ma esperto Kevin Giovesi. Da segnalare nella stessa classe anche l'ottimo debutto assoluto in auto di Federico Ugo Bagnasco, nipote del compianto Walter Meloni e figlio dei piloti Marilena e Vittorio Bagnasco, che ha concluso quarto in gara-1 ma solo dopo il contatto in cui è rimasto coinvolto senza colpe alla curva Roma, nel corso dell'ultima tornata, con Alberto Cioffi. Federico è il cugino di Davide Meloni, il figlio di Paolo, che ha esordito a sua volta quest'anno nel Tricolore Autostoriche: una vera dinastia da corsa, la sua, che si rinnova.

Dario Lucchese

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rangoni; 2. Calcagni; 3. Iaquinta. Gara-2: 1. Iaquinta; 2. Menapace; 3. Alcidi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Sopra, Calcagni 2° in gara-1 dietro a Rangoni, in alto mentre festeggia sul primo gradino del podio. Sopra a sinistra, Iaquinta giunto primo in gara-2 e al 3° posto nella prima sfida

## BUON RIENTRO PER ROBERTO

# Ravaglia chiude 7°

Ospite d'eccezione a Vallelunga è stato Roberto Ravaglia, che dopo una quindicina d'anni è ritornato al volante alternandosi sulla John Cooper Works di Mini Italia con l'ex presidente di Bmw Italia, Andrea Castronovo. L'asso del Superturismo e campione del Dtm nell'89, ha subito ritrovato la sua forma più smagliante, pur non avendo mai corso in precedenza con questa tipologia di vetture a trazione anteriore. Partendo dalla quinta fila, dopo che il suo compagno ha concluso decimo in gara-1, il veneto ha subito girato sui tempi dei primi cinque e alla fine ha concluso settimo assoluto su un totale di 17 partenti.



# Malucelli primo centro

**MICHELE, FRATELLINO DEL PIÙ FAMOSO MATTEO, S'IMPONE IN GARA-1. MONZA SARÀ DECISIVA NELLA CORSA AL TITOLO**

**V**ALLELUNGA - Se per eleggere il suo campione la Mitjet Italian Series dovrà aspettare il sesto ed ultimo appuntamento di Monza, la tappa di Vallelunga ha visto emergere nuovi protagonisti. Primo fra questi Michele Malucelli, 19 anni, fratello del più famoso Matteo. Il forlivese ha conquistato la sua prima vittoria della carriera in una "sprint race" (nel 2016 si era già imposto con il suo compagno di squadra Francesco Massimo De Luca nella 12 Ore di Adria), trionfando nella prima delle due gare riservate ai Piloti B. Una vittoria che è scaturita dopo il leggero contatto avuto tra Lorenzo Marcucci e Davide Valsecchi, ospite d'eccezione sul tracciato laziale, che hanno concluso nell'ordine secondo e terzo, con Luca Segù e Davide Di Benedetto subito dietro, tutti raccolti in poco più di quattro secondi. Di Benedetto

in gara-2 ha poi messo a segno il suo terzo successo della stagione, "pareggiando" i conti con Marcucci (per l'occasione terzo dietro a Luca Segù e davanti a Federico Scionti), che rimane in testa alla classifica sempre seguito dal siciliano.

È tutto rinviato anche nella classifica dei Piloti A. In testa al campionato c'è sempre Claudio Giudice, benché la doppia assegnazione del punteggio nel conclusivo round brianzolo mantenga aperte le speranze per Leonardo Solla, attualmente secondo. Il milanese si è confermato leader riuscendo a raddrizzare con la vittoria in gara-2 un fine settimana che aveva subito preso una piega negati-

va. A causa di un problema al parzializzatore della frenata, aveva infatti sbattuto in qualifica contro le protezioni e successivamente un sasso era finito nella distribuzione. Scattato dal fondo della griglia, in gara-1 aveva terminato ottavo. Quindi, domenica, ha messo tutti dietro. Complice anche una serie di contatti, incluso quello che ha avuto protagonisti lo stesso Solla ed il poleman Giacomo Riva ed una safety car finale.

Secondo posto e primo podio assoluto per l'under 20 Francesco Massimo De Luca, autore di una costante crescita nel corso di questa sua seconda stagione nel monarca della MQCorse, in evidenza già nelle qualifiche in cui aveva "stampato" il terzo responso e quarto in gara-1, ma virtualmente secondo dietro

a Roberto Benedetti, considerando che la vittoria è andata a Davide Di Benedetto (a Vallelunga eccezionalmente presente in entrambe le classi), mentre secondo si è classificato Valsecchi, entrambi al via come "wild card". Il giovane romano, ha com-

pletato così un weekend quasi perfetto per il Team Malucelli. Da segnalare ancora in gara-2 il terzo piazzamento di Federico Malvestiti.

*Dario Lucchese*

## AL TRAGUARDO

**PILOTI B - Gara-1: 1. Malucelli; 2. Marcucci; 3. Valsecchi. Gara-2: 1. Di Benedetto; 2. Segù; 3. Marcucci.**  
**PILOTI A - Gara-1: 1. Di Benedetto; 2. Valsecchi; 3. Benedetti. Gara-2: 1. Giudice; 2. De Luca; 3. Malvestiti.**

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

3° TRA I PILOTI A E 2° TRA I PILOTI B

## Valsecchi 2 volte a podio

Due podi su tre gare disputate per Davide Valsecchi, a Vallelunga "guest star" della Mitjet Italian Series e trasparente ai fini della classifica. Il campione 2012 della Gp2 Series ed ex tester del team Lotus F1, ha onorato al meglio il suo debutto nel campionato riservato alle silhouette 2 litri con i colori della Composit Motorsport.

Nella prima delle due gare riservate ai "Pro" è stato protagonista di una partenza strepitosa, con cui dalla sesta posizione è subito risalito secondo, prendendo poi il comando nel corso del secondo giro e concludendo terzo solo dopo un contatto finale con Marcucci.

In gara-2 solo un incidente con conseguente rottura di un braccetto mentre lottava per la leadership lo ha costretto al ritiro. Per lui anche un secondo posto tra i Piloti B.



Sopra, il 19enne Michele Malucelli che si è imposto in gara-1 tra i Piloti B precedendo Marcucci e Valsecchi, a lato, salito per due volte sul podio



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Scola (Osella Fa30); 2. Magliona (Norma M20); 3. Nappi (Osella Fa30).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Scola onora il titolo

**DOMENICO FA SALTARE IL BANCO PURE A CALTANISSETTA. FANNO FESTA ANCHE D'AMICO, MIGLIUOLO, SCAPPA E DONDI**

**È** stata magnifica la battaglia finale tra Scola e Magliona che alla 63ª Coppa Nissena ha concluso la doppia trasferta siciliana del Civm 2017. Tricolore al quale rimangono due verdetti da proclamare nello showdown di Pedavena. Col titolo assoluto già nel carniere, Scola si è ripresentato scalpitante sull'Osella Fa30 Zytec anche a Caltanissetta, salendo ancora una volta, la 4ª consecutiva in campionato, sul trono più alto, conteso fino all'ultimo dal rivale sardo sulla Norma. Alla fine a dividere i due è poco più di un decimo, addirittura appena 2 centesimi in gara-1! E mentre il giovanotto di Calabria legittimava ulteriormente il titolo assoluto, Magliona ha onorato al meglio e alla fine meritato quel titolo platonico di vicecampione che impreziosisce il suo 2017 a fianco dello scudetto delle biposto E2Sc.

Sul podio con i due è salito anche un redivo Piero Nappi, mai troppo lontano al rientro sulla Fa30 già utilizzata a Gubbio, mentre la top-5 si completava con il guizzo di Conticelli (primo dei siciliani) in gara-2 e con Ligato, protagonista dell'ennesimo arrembaggio in Cn, gruppo del quale trattiamo a parte. Nelle zone alte della classifica manca Cubeda, fra i più attesi della

vigilia ma che ha pagato l'uscita di strada, sembrerebbe per un inconveniente elettronico, in prova sabato con conseguenti danni all'anteriore e verifiche che avrebbero comportato ulteriore lavoro per riuscire a ripresentarsi in tempo al via.

Caltanissetta è invece stata dolce per chi ha chiuso i conti per il proprio titolo italiano di categoria. Da incorniciare il bis di Salvo D'Amico in casa in Gruppo A con la fedele New Clio dopo lo scudetto 2015. Similare il percorso di Antonino "O Play" Migliuolo, che raddoppia anche lui il Tricolore 2015 sulla Mitsubishi Lancer Evo. Un titolo, il suo, cercato con forza prima di gettarsi in una nuova avventura fra i prototipi oppure nell'Europeo. 4º scudetto di fila, ma primo in Racing Start turbo, è quel-



## SI SPEZZA L'EQUILIBRIO

## Ligato vede il titolo Cn

Si è forse spezzato l'equilibrio fra le Osella Pa21 Evo Honda di Ligato e Lombardi, inusuali campioni italiani Cn ex aequo nel 2016. Ligato ha colto di forza una doppietta fondamentale per il titolo proprio mentre si consumava l'ennesimo colpo di scena della stagione. Anzi, stavolta addirittura due... Il rivale potentino, infatti, prima è scivolato fuori strada nella salita di prove inaugurale sabato mattina, prontamente "raddrizzata" riuscendo a prendere il via della seconda nel pomeriggio; poi è rimasto con il motore ammutolito a causa di un inconveniente alla pompa della benzina poco prima di gara-1. La lotta per il titolo non è matematicamente chiusa, ma il 2º posto di gara-2 non gli servirà a molto senza una doppietta a Pedavena. Ligato è insomma il favorito per il titolo a questo punto, così come Loconte e la Honda Civic in Rs aspirate. Alla Nissena il pugliese non è riuscito a chiudere matematicamente i conti sull'assente Perillo, il quale però può solo sperare in un mezzo miracolo nel round finale dell'8 ottobre.

lo che invece infila Antonio Scappa che in Sicilia fa di nuovo doppietta nel grande duello fra... Mini che gli ha permesso di rovesciare il trono di un pur sempre combattivo Liuzzi. E poi c'è Dondi, che alla Nissena, dove proprio lo scorso anno vinse il suo primo scudetto in E2Sh diventando la grande sorpresa della stagione, non c'era, ma che in virtù della contemporanea assenza di Marco Iacoangeli è campione italiano per la seconda volta consecutiva sulla Fiat X1/9. Chissà se una delle Silhouette più sorprendenti del lotto e datata soltanto nella "forma" gli basterà ancora il prossimo anno. Le grandi manovre in una delle categorie dove più si può inventare ed elaborare sono appena iniziate...

**Gianluca Marchese**

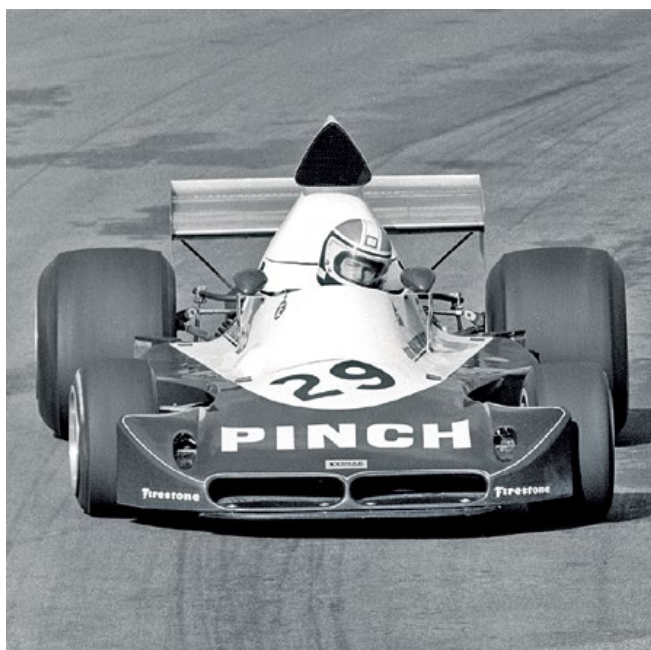
### MAGLIONA CHIUDE AL SECONDO POSTO

A sinistra, Omar Magliona che ha chiuso al 2º posto alla Coppa Nissena. Dopo Erice, dove ha festeggiato il titolo, Domenico Scola ha infilato un'altra vittoria (la quarta consecutiva) in una stagione spettacolare

## MASTER PER TECNICI.

Diventare ingegneri di pista, sogno proibito di tanti appassionati di corse, adesso diventa possibile anche se lo sarà soltanto per i primi 15 che saranno ammessi al Master organizzato dalla Quattroruote Academy. Il corso si svilupperà nell'arco di un anno prevedendo una prima parte nel mese di novembre con 120 ore di teoria in aula e poi un affiancamento presso un team nell'arco della stagione di corse 2018.

Diretto dall'ing. Giancarlo Bruno, una vita sui campi di gara dalla F.1 alle vetture a ruote coperte e voce tecnica dei Gran Premi sulla Rai, vedrà personaggi molto famosi delle competizioni mescolati ai più bravi tecnici in circolazione succedersi nel ruolo di insegnanti, al ritmo di 8 ore di lezione al giorno, e sarà tutto in lingua inglese perché gli allievi verranno anche da fuori Italia proprio per l'opportunità unica che questo esclusivo Master propone. Per essere ammessi occorre una laurea in ingegneria meccanica, elettronica oppure aeronautica. Per saperne di più, si può andare su [academy.quattroruote.it](http://academy.quattroruote.it) ed avere un panorama completo del corso.



AVEVA DISPUTATO UN GP E PREPARATO I DFV DELLA McLAREN

## Si è spento Nicholson

Mercoledì scorso si è spento a settantasei anni John Nicholson, neozelandese, ex pilota e motorista sopraffino, noto per aver preparato i motori Cosworth utilizzati dalla McLaren nel corso delle due vittorie iridate con il modello M23, nel 1974 con Emerson Fittipaldi e nel 1976 con James Hunt. Nicholson, che di recente si era ritirato dall'attività, negli Anni '70 si era distinto in F.1 Atlantic, disputando anche un Gp nel 1975 di F.1 al volante della Lyncar, **nella foto**, più alcune gare inglesi non titolate al mondiale.

## TRIONFÒ NEL GP D'ITALIA 1967 Honda Ra300 revival a Monza

La Honda RA300, nella foto sotto, vincente nel Gp d'Italia 1967 con Surtees, cinquant'anni dopo è tornata a inanellare giri sul tempio della velocità, condotta dal promettente pilota giapponese Nirei Fukuzumi, pilota Art Grand Prix in Gp3. Un modo prescelto dalla Casa per omaggiare un grande e indimenticabile trionfo facendo girare un ragazzo che rappresenta il futuro.

## È SCOMPARSO A 82 ANNI D'ETÀ Addio al forte Massimo Natili

Nella notte di lunedì 19 settembre si è spento a Becolle l'ex pilota Massimo Natili. Era nato a Ronciglione il 28 luglio 1935. Divenuto imprenditore, nella sua lunga e intensa carriera aveva anche preso parte a un Gp iridato di F.1, in Gran Bretagna 1961, al volante di una Cooper della Scuderia Centro Sud, ritirandosi al primo giro per problemi al cambio. In compenso corse anche a Siracusa e tentò di qualificarsi al Gp di Napoli, in gare non valide per il mondiale F.1. Specialista negli Anni '50 della Mille Miglia, quella vera, nell'era recente aveva ospitato nell'abitacolo personalità del mondo del cinema e dello spettacolo, quali da Dalila Di Lazzaro, Simona Ventura, Anna Falchi, Nathalie Caldonazzo e Paola Perego. Nel 1962 subì un grave incidente a Monza a bordo di una F.1 Junior. Nel 1964 fu 4° al Gp di Roma, per poi proseguire la carriera in F.3. Degna di nota anche la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans 1966, oltre alla vittoria nell'italiano rallycross e nella Coppa del Cimino 1967, su una De Sanctis. Alla famiglia le condoglianze di Autosprint.



VORRESTI ENTRARE  
NEL MONDO DELLE CORSE?  
HAI UNA LAUREA IN MECCANICA, AERONAUTICA O ELETTRONICA?

SOLO 15 POSTI

**DIVENTA  
INGEGNERE  
DI PISTA!**

NON PERDERE TEMPO. ISCRIVITI SUBITO

ACADEMY.QUATTORUOTE.IT

LA RIEVOCAZIONE STORICA È SOLO UN PRIMO PASSO

## Amatrice ci crede

Era il 21 ottobre 1990 quando Roberto Curatolo su Osella vinceva sotto la pioggia la cronoscalata "Amatrice-Cardito". Dopo 9843 giorni i motori sono tornati a rombare nello splendido anfiteatro dei Monti della Laga, quasi a scandire la voglia di rinascita di una popolazione e di un territorio feriti dal terremoto, ma dotati del coraggio e dell'intraprendenza sufficienti a ritrovare stimoli e a riappropriarsi del futuro. A inizio mese, ottimo successo ha ottenuto la rievocazione storica intitolata a Carlo Fabbri, con quarantadue partecipanti e il successo finale di Maurizio Fusacchia, su Porsche 911. Primo contatto che apre ora la possibilità di un'attesa e auspicabile nuova edizione della cronoscalata.



di Dario Lucchese

Con una media di quasi 30 equipaggi al via (37 in occasione dell'ultimo appuntamento del Nürburgring), la Gt4 European Series ha vissuto quest'anno una delle sue migliori stagioni. Il campionato che Sro Motorsports e Stéphane Ratel hanno recentemente rilanciato a livello internazionale, con una suddivisione tra Northern e Southern Cup, ha visto al via 14 differenti modelli di vetture. L'abbinamento con la Blancpain Gt Series nel 2018 (il via da Monza, unica tappa tricolore, il prossimo 22 aprile), punta ad incrementare ulteriormente lo schieramento, facendo leva sulla concreta possibilità che i team già impegnati nella Gt3 possano ammortizzare i costi partecipando a entrambi i campionati negli stessi weekend. Una formula che è stata dunque studiata per dare più risalto alla categoria, quella delle vetture Gt4 appunto. Tra i team che vi hanno creduto c'è l'Autorlando Sport, che in Germania ha conquistato due settimane fa il titolo Am con Beppe Ghezzi, protagonista al volante di una Porsche 911. Ad occupare le prime quattro posizioni nella stessa classe, sono stati cinque italiani; cinque vittorie (due messe a segno proprio al Nürburgring) e tre podi, hanno consentito alla squadra di Orlando Redolfi di piazzare due piloti davanti a tutti, con Manuele Mengozzi alla fine secondo solo per essere stato costretto a saltare due



# Autorlando a segno in Gt4

**NELL'EUROPEAN SERIES CONQUISTA IL TITOLO AM PIAZZANDO DUE PORSCHE AI PRIMI DUE POSTI. IL TITOLO VA A GHEZZI. DIVERSI ITALIANI IN EVIDENZA**

round dopo avere fatto coppia in tutte le altre tappe del calendario con lo stesso Ghezzi. Un successo che arriva dopo che nel 2016 il trentino, in quella occasione in equipaggio con Alessandro Giovannelli, aveva perso lo scettro proprio all'ultimo chiudendo terzo nella classifica riservata ai "bronze". A dare man forte a Ghezzi e Mengozzi, quest'ultimo con esperienze nel Gt italiano e nel Lamborghini Super Trofeo Europa, quest'anno è stata la coppia formata da Dario Cerati e Maurizio Fondi. Per il secondo, in arrivo dalla Coppa Italia, si è trattato della sua prima esperienza internazionale che ha iniziato con un terzo posto a Misano, benché sia stato poi penalizzato dal fatto di non conoscere la maggior parte dei circuiti, avendo poco tempo a disposizione nelle libere. Per loro è arrivato alla fine il sesto posto sempre tra gli Am. A fare bene è stata anche Manuela Gostner, al proprio esordio nella



## RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

La Gt4 European Series ha avuto quest'anno una media di 30 vetture al via. In classe Am la vittoria è andata a Ghezzi, sotto, e in basso a sinistra, con Orlando e Mengozzi. In alto a destra, Cerati-Fondi e sopra Meloni-Tresoldi



serie terza nella stessa classe con una delle quattro Maserati GranTurismo Mc schierate dalla Villorba Corse. Con due vittorie di classe, a Brands Hatch e Zandvoort, alle quali va aggiunto il terzo posto al Red Bull Ring, l'altoatesina con esperienze nel Ferrari Challenge ha completato un "podio" tutto tricolore. Alle sue spalle i suoi compagni di squadra Giuseppe Fascicolo e Romy Dall'Antonia, che erano arrivati all'ultimo round del Nürburgring secondi in classifica, per poi scivolare due posizioni dietro. In realtà l'equipaggio composto dai due trevigiani ha pagato lo sfortunato esordio di Misano, dove ha totalizzato un doppio zero per guai al cambio. Con

**MI SPIACE NON AVER CONDIVISO IL SUCCESSO CON MEGOZZI CHE HA SALTATO DUE APPUNTAMENTI**

**GIUSEPPE GHEZZI**



una vittoria colta in Olanda e altri 4 podi, Fascicolo e Dall'Antonia sono stati comunque gli unici nelle condizioni di impensierire fino all'ultimo Ghezzi. A proposito di Villorba Corse, con la squadra di Raimondo Amadio a debuttare nella Silver Cup (la classe regina che ha incoronato gli olandesi Ricardo Van der Ende e Max Koebold, plurivittoriosi con la Ekris M4) sono stati Paolo Meloni e Massimiliano Tresoldi; i due campioni italiani del Turismo Endurance, nonostante fossero alla loro prima stagione in un campionato rivelatosi molto competitivo, hanno concluso con un miglior quinto posto assoluto ed il terzo di classe conquistati in gara-1 in Slovacchia. Tra gli italiani che si sono messi in evidenza c'è anche Gabriele Piana, quarto nella Pro-Am.

**Per Ghezzi primo centro internazionale**

Giuseppe Ghezzi, 53 anni, alla sua seconda stagione nella Gt4 European Series ha colto il suo primo titolo internazionale, dopo avere vinto per tre anni il Targa Tricolore Porsche, sempre con il team Autorlando Sport, prima con Stefano Sala e poi con Mengozzi. «Il campionato ha un ottimo livello di piloti, le piste sono belle ed impari tantissimo - ha commentato il trentino - Il prossimo anno il calendario sarà ancora più interessante, perché tutte le gare si svolgeranno nei weekend della Blancpain Gt. Dopo avere fatto esperienza nella serie in queste ultime due stagioni, mi piacerebbe essere di nuovo al via. La nostra stagione è stata perfetta, anche se ho un solo rammarico: non avere potuto condividere il successo con Mengozzi, visto che lui ha dovuto saltare due appuntamenti in cui non ha preso punti. Sono felice che siamo riusciti a tenere alti i colori italiani». ●



# La Lega della **C1**



RENAULT ITALIA HA ISTITUITO LA PRESS LEAGUE PER FAR PROVARE IN GARA A GIORNALISTI DELL'AUTO LA VETTURA CHE ANIMA UNO DEI MONOMARCA DI MAGGIOR SUCCESSO. ECCO COME È ANDATA, A VALLELUNGA, L'ESPERIENZA DELL'INVIATO DI AUTOSPRINT

# io



## GIORNALISTI DA CORSA: CHI CI HA PROVATO

Ecco, gara per gara, chi sono i giornalisti che hanno corso con la Clio Cup nel monomarca che viene organizzato in prima persona ormai dal 2006 dalla Fast Lane Promotion, agenzia di due esperti ed appassionati di corse e di Trofei Renault quali Domenico Porfiri e Barbara Petrivelli

Mugello	Alberto Bergamaschi (Autotecnica) Michele Faccin (Infomotori.it)
Brno	Andrea Stassano (Quattroruote) Giovanni Mancini (Elaborare)
Monza	Mirco Magni (Autoblog.it) Andrea Pellizzari (Automobilismo)
Misano	Alessandro Vai (Corriere dello Sport) Marco Della Monica (Motorsport Republic)
Vallelunga	Sergio Remondino (Autosprint) Sergio Pastore (Megamodo)
Imola	Francesco Neri (Panoramauto.it) Emiliano Perucca (Automoto.it)



### BELVETTA DA CORSA

Nella foto, il nostro Remondino aggredisce i cordoli di Vallelunga con la Clio Cup che, in alto, coccola con lo sguardo

fotografie ACTUALFOTO

di Sergio Remondino

**D**ici monomarca ed il primo nome che ti viene in mente è: Renault. La Casa della Losanga e le corse "tutti insieme con la stessa macchina" sono una cosa sola. Un sinonimo. Normale, per una storia iniziata nel 1966, dunque 50 anni fa, con la R8 Gordini, continuata con la R12 e poi spaziata attraverso vari modelli, dalle R5 alla R21, alle coupé V6 e Mégane, per citare. Sino a lei, la Clio, il modello forse di maggior successo, giunto dal 1991 a oggi alla quarta versione. Generazioni di piloti sono nate e cresciute a bordo di questa formidabile "macchinetta" che con poche modifiche si trasforma da tranquilla vettura del segmento B ad aggressiva "belvetta" da corsa. La Clio Cup oggi conta su otto serie nazionali, che si disputano in Francia, Regno Unito, Spagna, Italia, Benelux, Paesi nordici, Europa centrale e Cina. Un appassionato, uno che vuole cimentarsi in pista, non può non aver avuto a che fare con la Clio almeno una volta nella sua carriera di pilota. Gentleman o aspirante al professionismo che sia. Ed è, anche, per questo che abbiamo accettato con entusiasmo l'invito di Renault Italia, che ha dato vita lo scorso anno alla Clio Cup Press League. In pratica, una squadra di giornalisti che a turno (quelli che hanno passato la selezione iniziale...) disputano una corsa del monomarca con una vettura dedicata e fuori classifica (di campionato), gestita con grande professionalità da una squadra "storica" dei monomarca Renault, l'Oregon Team di Jerry Canevisio e Giorgio Testa.

### La vettura

Dopo essere rientrati nei dodici giornalisti che correranno con la Clio Cup ci tocca (da sorteggio) la pista di Vallelunga, uno dei pilastri dell'automobilismo italiano, recente oggetto di molti lavori anche recenti e con l'asfalto della pista rifatto da poco per una buona parte dei suoi 4085 metri. Nostro compagno d'avventura Sergio Pastore: faremo una gara ciascuno, con relativa sessione di qualificazione, e ci divideremo da bravi fratelli la Clio per i due turni di prove libere da mezz'ora l'uno. Quindici minuti per due sono pochi per conoscere sia la macchina che la pista, dove non abbiamo mai corso, ma tant'è. E, del resto, non siamo certo qui per lottare per la vittoria ma, piuttosto, per raccontare sensazioni ed emozioni, toccare con mano e dimostrare (a se stessi prima che agli altri) che correre con la Clio si può. Anche se non si è dei veri piloti. Lode alla Renault che rischia una sua vettura per dar modo a dei giornalisti di fare quest'esperienza e raccontarla poi a chi, invece, qualche pensierino a correre sul serio lo sta facendo. E diciamo subito che la Clio Cup è una piacevolissima conferma. Pur avendola guidata brevemente nelle "prequalifiche" sulla pista di Modena, la vettura ci trasmette subito confidenza. La spiccata tendenza ad "andare via" con il retrotreno viene mitigata dall'assetto "chiuso" di convergenza che la rende meno veloce ma meno brusca nelle reazioni al posteriore. Per il resto, è tutta una piacevole scoperta. La Clio presenta un sottosterzo strutturale nelle curve più lente ed una piacevole capacità di tenere la traiettoria

nel veloce. Certo, bisogna andarci cauti sui cordoli, dove la macchina si muove un po', ma questo è assolutamente normale e, soprattutto, prevedibile. Montata tutta su uni-ball e con il ponte posteriore completamente regolabile, la Clio calza delle Michelin specifiche da 17" che sono eccezionali: vanno subito in temperatura, non degradano nell'arco di una gara (25' più un giro) e assicurano grande aderenza sia in frenata che, soprattutto, in appoggio. Una garanzia.

Straordinari poi i freni, degli Ap Racing autoventilanti da 320mm di diametro all'anteriore. C'è anche il ripartitore di frenata dall'abitacolo ed è quasi impossibile bloccare le ruote, a meno di sbagliare completamente la manovra. Il cambio Sadev a 6 marce con comandi al volante è sempre rapido e preciso (si impunta un po' solo quando bisogna mettere la prima o la seconda nei tornantini) e c'è il cut off che taglia la corrente a 7200 giri. A scampo di equivoci... L'abitacolo è comodo e spazioso (la macchina è una 5 porte) ed è tutto facilmente regolabile e adattabile alla propria taglia ed esigenze. L'occhio cade da solo sul contagiri e sulla marcia inserita, mentre anche il cronometro, posto sulla sinistra del posto di guida, è facilmente visibile.

## La gara

Partiamo dalle prove libere girando in tempi di cui ci vergogniamo ("se continua così trovo una scusa e non corro", ci diciamo) ma restiamo calmi e sfruttiamo i pochi giri a disposizione (una decina in totale, nelle due sessioni) per cercare d'imparare la macchina e, soprattutto, la pista. Scopriamo subito che la parte dove "fare il tempo" è quella lenta, alle spalle del rettilineo principale. Campagnano, Soratte, Semaforo e Tornantino, unitamente alla Esse, sono curve lente, da seconda/terza marcia (addirittura la prima al Tornantino), dove far scorrere la vettura, individuare la traiettoria più redditizia, evitare l'inevitabile sottosterzo di una trazione anteriore da 220 cv è fondamentale. Ed è proprio lì, infatti, che perdiamo tempo prezioso. Bellissima la Roma, quella che immette sul traguardo, lievemente parabolica e fondamentale anche lei perché apre alla parte veloce del circuito e farla forte consente di prendere i giri prima: è una sensazione proprio fisica, quella che si prova, quando si riesce a farla bene. Si vede a occhio che il motore va a limitatore prima. Poi c'è la parte bella e terribile di Vallelunga perché dopo il rettilineo dei box, che conclude in discesa, c'è il famigerato Curvone. Una doppia piega destra-sinistra da fare in pieno, in sesta! Con la Clio che veleggia sopra ai 200 Km/h... Le prime volte freniamo addirittura! Poi ci facciamo coraggio e, stando ben attenti a non salire troppo sul cordolo posto all'esterno a destra, e via via aumentiamo, sino a farlo quasi in pieno: una volta inserita la Clio, infatti, "alziamo" un pelino il gas e rimettiamo subito giù, per fiondarci sulla sinistra che, a quel punto, non è più un problema. Il motore, grazie alla coppia del turbo e all'elettronica, continua a spingere senza perdere quasi niente e la Clio rimane facilmente controllabile, non diventa critica. E consente di riallineare subito, per la frenatona impegnativa necessaria ad affrontare (in terza marcia) la doppia



**RUOTA INTERNA ALZATA**  
Il nostro inviato in azione a Vallelunga con la Clio che, come da copione, collaudato, alza la ruota posteriore interna, comportamento dovuto al ponte rigido

## LA SCHEDA TECNICA

**Vettura:** Renault Clio Rs Cup  
**Motore:** Renault Sport MSMT 4 cilindri in linea di 1618cc; testa a 16 valvole; sovralimentato mediante turbina di serie; dotato di scambiatore di calore aria-aria. Potenza max. 220 cv a 7200 giri; Coppia max. a 5500 giri  
**Trasmissione:** cambio Sadev a 6 marce a innesti frontali e comando elettroattuato al volante. Differenziale autobloccante meccanico regolabile  
**Sospensioni:** anteriori a schema McPherson e posteriori con multilink regolabile. Ammortizzatori Bilstein regolabili  
**Freni:** Ap Racing a disco, anteriori autoventilanti diametro 320mm. Ripartitore di frenata regolabile dall'abitacolo  
**Pneumatici:** Michelin Clio Cup 20/61-17" ant. e post. nei tipi S9D slick e P26 pioggia  
**Peso:** 1080 Kg a secco; 1170 Kg in ordine di marcia, con pilota a bordo  
**Costo vettura:** 44.900 euro più Iva

destra dei Cimini. Belle sensazioni anche alla Trincea, sinistra veloce che si fa in quarta in appoggio e diventa citica a causa di uno "scalino" che c'è sul fondo, proprio a metà della percorrenza.

Ci qualificammo in fondo ma con un distacco dignitoso dagli indiatolati piloti che si stanno giocando il campionato ed al pronti-via ci produciamo in uno scatto che sorprende anche noi stessi, grazie al quale passiamo quattro macchine! Siamo dodicesimi e abbiamo a tiro due avversari. Sentiamo di avere il passo per cercare di andare ad impensierirli ma poi la lampadina si riaccende e decidiamo di starcene buoni buoni dove siamo, pensando solo, nell'ordine, a guidare il meglio possibile, a non infastidire nessuno e ad arrivare al traguardo. E così facciamo, con grande soddisfazione. Alla fine il complimento più bello è quello che non t'aspetti. Arriva da Franco Caruso, veterano del Trofeo Clio in gara con l'altra vettura dell'Oregon, che viene a complimentarsi: «Ho visto che lo facevi forte il Curvone!» ci dice Franco. Bene. E pensa se avessimo avuto il coraggio di farlo sempre in pieno... ●





# Renault Sport pensa a tutto

**VENDUTA PRONTA CORSE DIRETTAMENTE DALLA FABBRICA, LA CLIO CUP È DI FACILE GESTIONE. COME SPIEGANO GLI UOMINI DI OREGON TEAM**

**G**li uomini della Renault Sport non hanno lasciato nulla al caso. Forti di un'esperienza che non ha eguali sono arrivati a definire la macchina da Trofeo perfetta. Al costo di 44.900 euro più Iva pronta corsa, ma proprio pronta. Basta mettere la benzina e scendere in pista. E con un motore che fa 7000 chilometri di gara prima di dover essere sottoposto a revisione: bisogna mandarlo all'Oreca e costa - il prezzo è fisso - 2060 euro più Iva. La Clio Cup è costruita in Renault Sport, partendo da lamierati di serie e con il pianale adattato all'uso agonistico soprattutto per ospitare al meglio il serbatoio di sicurezza. Il roll-bar, "ovviamente" è saldato ed il 4 cilindri sovralimentato di 1.6 litri viene equilibrato e dotato di centralina P.I. Tra i pochi interventi che riceve, oltre all'equilibratura-bilanciamento delle parti in movimento, c'è il sistema che spruzza acqua sullo scambiatore di calore (aria-aria). Il grosso

**IL MOTORE FA 7000  
KM PRIMA DELLA  
REVISIONE E A FINE  
ANNO BASTA  
CONTROLLARE  
IL CAMBIO**

**CANEVISIO-TESTA**



non pone alcun problema di gestione ai vari team. Come spiegano in coro Jerry Canevisio e Giorgio Testa, appassionati fondatori di quell'Oregon team che è uno dei più vincenti di sempre nella storia del monomarca Renault: «A livello di gestione la Clio Cup non dà molto lavoro a noi preparatori - dicono Canevisio e Testa - perché la macchina è semplicissima. Per il motore, come visto, la revisione la fa l'Oreca e alla fine l'unica cosa da fare è controllare che tutto sia montato correttamente ed utilizzato nel modo più consona. A fine stagione, per stare tranquilli, si fa revisione al cambio ma nulla di trascendentale. Il vero lavoro del preparatore è quello del trovare la migliore messa a punto e le regolazioni ottimali per fare andare la macchina il più forte possibile. Molto importante è la convergenza posteriore: "aprirla" o "chiuderla" rende la macchina più veloce o più lenta e più o meno maneggevole». ●

fotografie ACTUALFOTO



**GOMME E FRENI AL TOP**  
Le Michelin "Clio Cup" slick da 17" assicurano grande trazione e tenuta laterale alla vettura francese. A rallentarla, invece, ci pensano i freni Ap Racing da 320 mm di diametro, a fianco

## IMMAGINI DA UN WEEK END A TUTTA CLIO



# Leclassefiche

## VELOCITÀ

### GT ITALIA

Resoconto della gara a pag. 64  
Vallelunga (Rm), 23-24 sett. 2017

**Gara-1:** 1. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) 28 giri in 51'34"644, alla media di 133,058 km/h (1. Super Gt3); 2. Schirò (Ferrari 488 Gt3) a 0"613; 3. Zampieri-Giammaria a 0"975; 4. Cheever-Matteo Malucelli (Ferrari 488 Gt3) a 1"871; 5. Veglia a 2"394; 6. Frassinetti-Beretta a 3"271; 7. Baruch-Palma a 3"272; 8. Motoaki (Ferrari 488 Gt3) a 4"012; 9. M. Cassarà-Gentili a 5"311; 10. Niboli-Bontempelli (Ferrari 458 Gt3) a 1 giro (1. Gt3); 11. Baccani-Venerosi (Porsche 997) a 5 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

**Giro più veloce:** il 14° di Beretta in 1'31"952, alla media di 159,931 km/h.

**Gara-2:** 1. Beretta-Frassinetti 31 giri in 50'50"550, alla media di 149,443 km/h (1. Super Gt3); 2. Treluyer-Ghirelli (Audi R8 Lms) a 2"360; 3. Veglia a 4"234; 4. Giammaria-Zampieri a 9"490; 5. Gai-Venturi (Ferrari 488 Gt3) a 5"298; 6. Palma-Baruch a 12"456; 7. Motoaki (Ferrari 488 Gt3) a 36"175; 8. Gentili-M. Cassarà a 51"30"105; 9. Venerosi-Baccani (Porsche 997) a 1 giro (1. Gt3); 10. Bontempelli-Niboli (Ferrari 458) a 1 giro; 11. Matteo Malucelli-Cheever (Ferrari 488 Gt3) a 9 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

**Giro più veloce:** il 9° di Malucelli in 1'31"605, alla media di 160,537 km/h.

**Il campionato - Super Gt3 Pro:** 1. Gai 148 punti; 2. Beretta-Frassinetti 140; 3. Zampieri 135; 4. Malucelli-Cheever 131; 5. Agostini 111.  
**Super Gt3:** 1. Comandini-Cerqui 187 punti; 2. Veglia 162; 3. Gentili-Cassarà 145; 4. Motoaki 110; 5. Valente 99.  
**Gt3:** 1. Baccani-Venerosi 176 punti; 2. Niboli 150; 3. La Mazza-Magli 102; 4. Benucci 88; 5. R. Del Castello-Colajanni 87.

**GT CUP-SUPER GT CUP-GTS**

**Gara-1:** 1. Cazzaniga-D'Amico 29 giri in 50'41"017, alla media di 140,240 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Liang-Ortiz a 6"692; 3. Bonacini-N. Pastorelli a 15"543; 4. Vainio-Tujula a 20"790; 5. Perolini-Alessandri a 28"279; 6. Kasai-Perullo a 30"825; 7. Baccarelli (Ferrari 458) a 1 giro (1. Gt Cup); 8. Neri-Pizzola (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Gts); 9. De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri; 10. La Mazza-Iaquinta (Porsche 997) a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo).

**Giro più veloce:** il 4° di Vainio in 1'33"359, alla media di 157,520 km/h.

**Gara-2:** 1. Perullo-Kasai 29 giri in 53'37"453, alla media di 132,550 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Necchi-Desideri a 4"270; 3. Ortiz-Liang a 8'415; 4. D'Amico-Cazzaniga a 8'581; 5. N. Pastorelli-Bonacini a 8'679; 6. Vainio-Tujula a 1 giro; 7. Alessandri-Perolini a 1 giro; 8. Pisani-Palazzo (Porsche 997) a 1 giro (1. Gt Cup); 9. Iaquinta-La Mazza (Porsche 997) a 1 giro; 10. Pizzola-Neri (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Gts); 11. De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri; 12. Baccarelli (Ferrari 458) a 8 giri (gli altri su Lamborghini Huracán ST).

**Giro più veloce:** il 9° di Vainio in 1'32"989, alla media di 158,147 km/h.

**Il campionato - Super Gt Cup:** 1. Tujula-Vainio 142 punti; 2. Liang-Ortiz 136; 3. R. Cazzaniga-D'Amico 131; 4. Desideri 114; 5. Bonacini e Kasai 93.  
**Gt Cup:** 1. Pisani 180 punti; 2. Palazzo 145;

3. La Mazza 131; 4. Nicolosi 101; 5. Baccarelli 95.  
**Trofeo Nazionale Gts:** 1. De Castro 175 punti; 2. Neri 162; 3. Magnoni 119; 4. Carboni 66; 5. Pizzola 60.

## TCR ITALIA

Resoconto della gara a pag. 66  
Vallelunga (Rm), 23-24 sett. 2017

**Gara-1:** 1. Giacon K. (Opel Astra) 16 giri in 27'48"967 alla media di 140,983 km/h; 2. Nardilli (Honda Civic) a 3"785; 3. Baldan (Seat Leon) a 6"335; 4. Mugelli (Audi Rs3) a 7"867; 5. Montalbano (Seat Leon) a 11"270; 6. Gagliano (Vw Golf) a 12"853; 7. Scalvini (Honda Civic) a 18"819; 8. Thellung (Seat Leon) a 1 giro.

**Giro più veloce:** l'8° di Nardilli in 1'42"863 alla media di 142,966 km/h.

**Gara-2:** 1. Baldan (Seat Leon) 16 giri in 27'39"680 alla media di 141,771 km/h; 2. Giacon K. (Opel Astra) a 4"222; 3. Mugelli (Audi Rs3) a 4"720; 4. Giovanardi (Seat Leon) a 5"695; 5. Montalbano (Seat Leon) a 12"646; 6. Viberti (Honda Civic) a 18"771; 7. Gagliano (Vw Golf) a 37"726; 8. Nardilli (Honda Civic) a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Mugelli in 1'42"192 alla media di 143,905 km/h.

**Campionato:** 1. Baldan 157 punti; 2. Scalvini 149; 3. Giacon K. 80; 4. Mugelli 68; 5. Kralev 63.

## PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 68  
Vallelunga (Rm), 23-24 sett. 2017

**Gara-1:** 1. Bellarosa (Wolf Gb08 Tornado) 18 giri in 28'13"808, alla media di 156,275 km/h; 2. Patrinicola (Radical Sr4) a 15"650; 3. Randaccio (Norma M20F) a 15"993; 4. Liguori (Osella Pa21) a 22"409; 5. Petrillo (Radical Sr4) a 44"032; 6. Milli (Wolf Gb08) a 44"834; 7. Liotti (Radical Sr3) a 57"793; 8. Attianese (Wolf Gb08) a 1 giro; 9. Giretti (Osella Pa21) a 6 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Bellarosa in 1'31"249, alla media di 161,163 km/h.

**Gara-2:** 1. Belotti (Wolf Gb08 Tornado) 15 giri in 27'29"510, alla media di 133,730 km/h; 2. Patrinicola (Radical Sr4) a 5"718; 3. Liguori (Osella Pa21) a 12"080; 4. Randaccio (Norma M20F) a 12"535; 5. Esposito (Radical Sr4) a 15"930; 6. Petrillo (Radical Sr4) a 24"351; 7. Giretti (Osella Pa21) a 25"248; 8. Zanardini (Wolf Gb08) a 25"253; 9. Milli (Wolf Gb08) a 26"352; 10. Attianese (Wolf Gb08) a 46"889; 11. Bellarosa (Wolf Gb08) a 4 giri.

**Giro più veloce:** l'8° di Bellarosa in 1'32"310, alla media di 159,483 km/h.

**Assoluta:** 1. Bellarosa 219 punti; 2. Randaccio 157; 3. Belotti 150; 4. Patrinicola 149; 5. Oliva 65.

## MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 70  
Vallelunga (Rm), 23-24 sett. 2017

**Gara-1:** 1. Rangoni 15 giri in 27'26"665, alla media di 133,961 km/h (1. Pro); 2. Calcinai a 3"352; 3. Iaquinta a 4"775; 4. Alcidi a 5"368; 5. Menepace a 6"158; 6. M. Zanin a 15"662; 7. Mercurio a 18"280; 8. Franzoso a 51"459; 9. Giovesi a 56"306 (1. Lite); 10. Castronovo a 1'04"489; 11. Giorgi a 1'13"583; 12. Farina a 1'23"978; 13. F. Bagnasco a 1'25"168; 14. Cioffi a 1 giro; 15. Suerzi Stefanin a 1 giro; 16. Zarpellon a 1 giro; 17. Riosa a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 2° di Calcinai in 1'48"428, alla media di 135,629 km/h.

**Gara-2:** 1. Iaquinta 15 giri in 27'23"818, alla media di 134,193 km/h; 2. Menepace a 7"272; 3. Alcidi a 8"360; 4. Risitano a 12"720; 5. Zarpellon a 15"629; 6. M. Zanin a 25"992; 7. Ravaglia a 38"509; 8. Losi a 38"733; 9. Giovesi a 54"237; 10. F. Zanin a 1'03"397; 11. Giorgi a 1'11"073; 12. Pindari a 1'20"186; 13. Cioffi a 1'21"704; 14. Daniele a 1'31"663; 15. Suerzi Stefanin a 1'46"551; 16. Mercurio a 1'47"485.

**Giro più veloce:** il 2° di Iaquinta in 1'48"624, alla media di 135,384 km/h.

## MITJET ITALIAN SERIES

Resoconto della gara a pag. 71  
Vallelunga (Rm), 23-24 sett. 2017

### PILOTI B

**Gara-1:** 1. Malucelli 12 giri in 22'03"994, alla media di 133,287 km/h; 2. Maruccci a 0"429; 3. Valsecchi a 2"272; 4. Segù a 3"544; 5. D. Di Benedetto a 4"120; 6. Bensi a 12"374; 7. Scionti a 12"708; 8. Romagnoli a 13"394; 9. Faronio a 24"587; 10. Lanza a 1'13"482; 11. L. Gioia a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 10° di Segù in 1'48"837, alla media di 135,119 km/h.

**Gara-2:** 1. D. Di Benedetto 12 giri in 22'07"613, alla media di 132,924 km/h; 2. Segù a 1"312; 3. Maruccci a 1"463; 4. Scionti a 4"567; 5. Romagnoli a 21"909; 6. Faronio a 26"796; 7. Solla a 29"668; 8. L. Gioia a 1'02"275; 9. Michele Malucelli a 1'43"434; 10. Lanza a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 9° di Segù in 1'49"129, alla media di 134,757 km/h.

### PILOTI A

**Gara-1:** 1. D. Di Benedetto 12 giri in 22'02"491, alla media di 133,439 km/h; 2. Valsecchi a 7"644; 3. Benedetti a 15"381; 4. De Luca a 15"915; 5. Solla a 17"603; 6. Gonzales a 19"537; 7. Giudice a 27"306; 8. Riva a 27"846; 9. L. Gioia a 33"723; 10. Castagnoli a 34"157; 11. Belmonte a 34"371; 12. Bensi a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 7° di Valsecchi in 1'49"366, alla media di 134,465 km/h.

**Gara-2:** 1. Giudice 10 giri in 22'04"712, alla media di 111,012 km/h; 2. De Luca a 0"485; 3. Malvestiti a 3"136; 4. D. Di Benedetto a 3"247; 5. Castagnoli a 5"814; 6. Belmonte a 6"167; 7. Gonzales a 41"624.

**Giro più veloce:** il 5° di De Luca in 1'49"919, alla media di 133,789 km/h.

## LAMBORGHINI SUPERTROFEO

Resoconto della gara sullo scorso AS Nurburgring (Ger), 16-17 sett. 2017

**Gara-1:** 1. Spinelli-Grenier 24 giri in 51'35"251, alla media di 143,5 km/h; 2. Postiglione-Cecotto a 0"214; 3. Kiesel-Haber 15"145; 4. Dreysspring-Jiatong a 17"917 (1. Pro-Am); 5. Abbate-Nemoto a 21"790; 6. Breukers-Jefferies a 24"935; 7. Galbiati-Giraudi a 25"230; 8. Abkhazava-Snoeks a 50"924; 9. Lagrange-Vanneste a 51"998; 10. Giannoni a 52"164 (1. Am); 11. Afanasiev-Tweraser a 53"060; 12. Lewandowski-Myszkowski a 1'04"463; 13. Konopka a 1'08"841; 14. Vossos a 1'09"523; 15. Bartels a 1'10"613; 16. Gomar a 1'26"377; 17. Leimer-Jenny a 1'38"235; 18. Mantovani a 1'39"219; 19. Wlazik-Scholze a 1'44"831; 20. Obuchowski-Urbanski a 1'44"831; 21. Cordoni a 1'56"069; 22. Engelhardt-Lauck a 1'57"762; 23. Moczulski-Mikrut a 1 giro; 24. Schreiner a 1 giro;

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

30 settembre-1 ottobre

### GP MALESIA

Mondiale F1 a Sepang

www.autosprint.it

### NASCAR

Sprint Cup a Dover

www.nascar.com

### EUROFORMULA

6° round a Monza

www.euroformulaopen.net

### GT OPEN

6° round a Monza

www.gtopen.net

### BLANCPAIN ENDURANCE

10° round a Montmeló

www.blancpain-gt-series.com

### BTCC

10° round a Brands Hatch

www.bcc.net

### COPPA ITALIA

7° round a Imola

www.gruppoperonera.it

### 3 ORE ENDURANCE

4° round a Imola

www.gruppoperonera.it

### MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

7° round a Imola

www.gruppoperonera.it

### LOTUS CUP

6° round a Imola

www.lotuscup.it

### CLIO CUP

6° round a Imola

www.renaultsportitalia.it

### CARRERA CUP

6° round al Mugello

www.carreracupitalia.it

## RALLY

29 settembre-1 ottobre

### RALLY COSTA SMERALDA

Tricolore Terra ad Arzachena

www.rallycostasmeralda.com

### RALLY CITTÀ DI BASSANO

Coppa Italia e Mitropa Cup

a Bassano del Grappa

www.bassanorally.it

### RALLY APPENNINO REGGIANO

Campionato regionale

a Reggio Emilia

www.grassanorallyteam.it

### RALLY TEAM 971

Campionato regionale

a Settimo Torinese

www.rallyteameventi.it

### RALLYE LIEZEN

Ter a Lieben

www.rallye-liezen.at

107. **Pro-Am:** 1. Dreysspring-Jiatong 108 punti; 2. Galbiati 107; 3. Abkhazava-Snoeks 103. **Am:** 1. Lewandowski-Myszkowski 135 punti; 2. Giannoni 80; 3. Wlazik 78; 4. Scholze 53; 5. Leimer-Jenny 50. **Lamborghini Cup:** 1. Van der Hors 120 punti; 2. Van Deyzen 104; 3. Perez 91.

## RALLY

### IRCUPI

### 61° Coppa Valtellina

Resoconto della gara a pag. 52  
Sondrio, 22-23 settembre 2017

**Assoluta:** 1. Rossetti-Frenzi (Skoda Fabia R5) in 1.34'20"8; 2. Re-Ciucci (Ford Fiesta Wrc) a 50"5; 3. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4 Wrc) a 56"1; 4. Scatolon-Zanini (Skoda Fabia R5) a 2'44"6; 5. Giancesini-Fay (Skoda Fabia R5) a 3'34"0; 6. Varisto-Miotti (Ford Fiesta R5) a 4'24"5; 7. Balbo-Boero (Peugeot 207) a 7'25"4; 8. Rovatti-Catone (Renault Clio R3C) a 7'59"8; 9. Asnaghi-Castelli (Renault Clio R3C) a 8'03"1; 10. Moretti-Fiomati (Ford Fiesta R5) a 8'18"4.

### GRUPPO A

**Classe A6:** 1. Longo-Marco (Peugeot 106) in 1.45'37"9; 2. Gianatti-Mazzanti (Peugeot 106) a 6'50"3.

**Classe K10:** 1. Ancillotti-Ancillotti (Citroën C2) in 1.46'14"3.

**Classe S2000:** 1. Balbo-Boero (Peugeot 207 S2000) in 1.41'46"2; 2. Conforto Galli-"Lindo" (Peugeot 207 S2000) a 4'26"4.

**Classe Wrc:** 1. Re-Ciucci (Ford Fiesta WRC) in 1.35'11"3; 2. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4 WRC) a 5"6.

### GRUPPO N

## SPORT



È stato un Round davvero molto incerto, quello che i piloti della Sn2, hanno disputato la scorsa settimana, in occasione della 2ª prova stagionale. Ben 4 piloti difatti sono stati in lizza per la vittoria finale, e le quattro manche disputate, sono state accessissime, con una serie di sorpassi davvero avvincenti. Su tutti, alla fine ha sventato il 14enne Paolo Costante, campione in carica della serie, che grazie alla sua miglior gara di sempre, è riuscito ad avere la meglio su Niky Castro, vera ed autentica sorpresa della giornata, migliorato in maniera esponenziale rispetto alla prima prova della serie. Ottima anche la prova di Giuseppe Testa, che con velocità e grinta, è riuscito ad agguantare il gradino più basso del podio. Assolutamente da incorniciare poi, è la prestazione del giovanissimo Christian Iarrera, altra grande sorpresa di giornata. Alla sua prima apparizione nella serie, ha dato spettacolo ed acceso ogni manche, presto lo vedremo andare molto avanti in classifica. Note positive sono poi arrivate da Benedetto Romano, grande protagonista dell'ultima manche, da Marcello Cambria e da Federico Caponnetto. Per info: [facebook/selezioneazionepiloti](https://www.facebook.com/selezioneazionepiloti) o [selezioneazionepiloti@alice.it](mailto:selezioneazionepiloti@alice.it).

**Classe N2:** 1. Trinca Colonel-Dormia (Peugeot 106) in 1'45"05; 2. Casagrande-Conci (Honda Civic) a 43"1; 3. Campanaro-Porcù (Peugeot 106) a 1'19"9; 4. Bernasconi-Donadini (Peugeot 106) a 2'15"3; 5. Tagliabue-Corti (Peugeot 106) a 10'43"04.

**Classe N3:** 1. Cambiaghi-Cerè in 1.44'32"2; 2. Marangon-Biraghi a 12"7; 3. Abatecola-Carusò a 20"7; 4. Rainoldi-Silgioni a 48"3; 5. Michienzi-Geremia a 2'46"0; 6. Spiga-Moia a 12'02"8 (tutti su Renault Clio).

**GRUPPO R**  
**Classe R1A:** 1. Caserza-Badinelli (Renault Twingo) in 1.50'52"2.

**Classe R1B:** 1. Viotti-Colombaro (Renault Twingo) in 1.53'58"5.

**Classe R2B:** 1. Razzini-Marcomini (Peugeot 208) in 1.43'09"6; 2. Ciuffi-Gonella (Peugeot 208) a 22"6; 3. Cogni-Policino (Peugeot 208) a 1'11"5; 4. Leonardi-Rosso (Peugeot 208 R2) a 1'18"0; 5. Comendulli-Guerra (Renault Twingo R2) a 1'33"1; 6. Battisti-Barla (Peugeot 208) a 4'07"1; 7. Dall'Era-Mometti (Peugeot 208) a 4'16"4; 8. Oberti-Oberti (Peugeot 208) a 9'10"6.

**Classe R3C:** 1. Rovatti-Catone in 1.42'20"6; 2. Asnaghi-Castelli a 3"3; 3. Tosi-Del Barba a 23"5; 4. Cianfanelli-Maifredini a 42"7 5. Fiorenti-Pozzi a 1'58"7; 6. Federnighi-Cicognini a 3'17"8 (tutti su Renault Clio).

**Classe R3T:** 1. Daldini-Rocca (Renault Clio) in 1.43'03"2.

**Classe R4:** 1. Pini-Pellegrini (Mitsubishi Lancer Evo9) in 1.48'35"2.

**Classe R5:** 1. Rossetti-Franzi (Skoda Fabia) in 1.34'20"8; 2. Scattolon-Zanini (Skoda Fabia) a 2'44"6; 3. Giansini-Fay (Skoda Fabia) a 3'34"; 4. Varisto-Miotti (Ford Fiesta) a 4'24"5; 5. Moretti-Fomiatti (Ford Fiesta) a 8'18"4; 6. Rabaglia-Beltrame (Ford Fiesta) a 14'06"4.

### NAZIONALE

**Assoluta:** 1. Alerini-Boueri (Ford Fiesta R5) in 49'01"4; 2. Colombara-Moroni (Skoda Fabia R5) a 25"4; 3. Tenca-Lucca (Citroen DS3 R5) a 49"3; 4. Ghelfi-Loris (Peugeot 207 S2000) a 1'42"2; 5. Rainoldi-Curti (Ford Fiesta R5) a 2'18"7; 6. Manenti-Zanni (Peugeot 208 R2B) a 4'09"1; 7. Bruni-Rinaldi (Renault Clio A7) a 4'29"1; 8. Lauro-Tognolini (Fiat 124 Abarth RGT) a 4'34"6; 9. Gandossini-Mostacchi (Renault Clio R3) a 5'11"0; 10. Bracchi-Aramini (Peugeot 106 N2) a 5'20"6.

### GRUPPO A

**Classe A5:** 1. Branchi-Caluffetti in 56'21"6; 2. Brambilla-Radaelli a 2'26"9; 3. Valesini-Tognini a 6'05"8 (tutti su Peugeot 106).

**Classe A6:** 1. Della Maddalena-Minivinti (Citroen C2) in 56'33"5.

**Classe A7:** 1. Bruni-Rinaldi in 53'30"5; 2. Bagolin-Mino a 2'38"5; 3. Tognini-Treccani a 3'18"4 (tutti su Renault Clio).

**Classe K11:** 1. Paroli-Bonaiti (Renault Clio Maxi Kit) in 1.04'52"6

**Classe S2000:** 1. Ghelfi-Marchionni (Peugeot 207) in 50'43"6.

### GRUPPO N

**Classe N1:** 1. Mattaboni-Ghislini (Peugeot 106) in 1.01'51"5.

**Classe N2:** 1. Bracchi Aramini in 54'22"; 2. Gnali-Pasini a 1'11"3; 3. Albrighoni-Paganelli (Citroen Saxo VTS) a 01'16"6; 4. Dorigo-Dorigo a 1'22"2; 5. Paruscio-Muffatti a 1'30"0; 6. Formoli-Duico a 1'57"5; Vivenzi-Agnesi a 2'16"5; 8. De Cecco-Ravasio a 3'27"4; 9. Leone-Moroni a 3'38"4; 10. Crippa-Tabacco a 3'43"7; 11. Della Valle-Della Valle a 3'43"9; 12. Negri-Aries a 4'51"8; 13. Scieghi-Belfiore a 6'17"3; 14. Corbetta-Cairolì (Citroen Saxo) a 11'31"8 (tutti gli altri su Peugeot 106).

**Classe N3:** 1. Gandossini-Mostacchi in 54'12"4; 2. Galfruccio-Laffranchi a 1'08"6; 3. Bongiasca-De Rosa a 2'51"2; 4. D'Angelo-Magni a 3'25"1; 5. Biacchi-Biacchi a 2'11"2 (tutti su Renault Clio).

### GRUPPO R

**Classe R2B:** 1. Manetti-Zanni in 53'10"5; 2. Brocchi-Alicervi a 2'35"6; 3. Pedrini-Tarzia a 2'36"1; 4. Gozzoli-Bianchi a 2'38"9; 5. Antonelli-Refondini a 2'58"6; 6. Albertoli-Calori a 3'47"9 (tutti su Peugeot 208).

**Classe R3C:** 1. Lovato-Mosele (Renault Clio R3) in 56'52"7.

**Classe R3T:** 1. Bombardieri-Vitali (Citroen DS3) in 58'30"6.

**Classe R5:** 1. Alerini-Boueri (Ford Fiesta) in 49'01"4; 2. Colombara-Moroni (Skoda Fabia) a 25"4; 3. Tenca-Lucca (Citroen DS3) a 49"3; 4. Rainoldi-Curti (Ford Fiesta) a 2'18"7.

### RGT

**Classe unica:** 1. Lauro-Tognolini (Fiat 124 Abarth) in 53'36".

### RACING START

**Classe RS1:** 1. Ponchiardi-Faustini (Citroen Saxo VTS) in 57'37"3.

**Campionato:** 1. Rossetti 186 punti; 2. A.Re 146; 3. Pedersoli 133,5; 4. Crugnola 85; 5. Rovatti 81.

## SALITA CIVM

### 63° Coppa Nissena

Resoconto della gara a pag. 72  
Caltanissetta, 24 settembre 2017

**Assoluta:** 1. Scola (Osella Fa30 Zytec) in 4'00"24; 2. Magliona (Norma M20 Fc Zytec) a 0"14; 3. Nappi (Osella Fa30 Zytec) a 4"51; 4. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 20"38; 5. Ligato (Osella Pa 21 Evo Honda) a 20"66; 6. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytec) a 21"90; 7. Caruso L. (Radical Prosport Suzuki) a 25"06; 8. Degasperis (Radical Sr4) a 32"82; 9. Cassibba G. (Osella Pa20/S) a 35"87; 10. Micchichè (Osella Pa21 Evo Honda) a 38"74. Gara-1: 1. Scola in 2'00"49; 2. Magliona a 0"02; 3. Nappi a 1"62; 4. Ligato a 11"03; 5. Conticelli V. a 11"35. Gara-2: 1. Scola in 1'59"75; 2. Magliona a 0"12; 3. Nappi a 2"89; 4. Conticelli F. a 8"36; 5. Ligato a 9"63.

**Classifica dei gruppi. Rs:** 1. Scappa in 5'19"77; 2. Liuzzi a 2"63; 3. Loffredo a 27"38 (tutti su Mini Cooper). **Rs+:** 1. La Rocca (Mini Cooper) in 5'16"92; 2. Somanchini (Mini Cooper) a 11"85; 3. Cicalese (Honda Civic) a 15"72.

**Gr. N:** 1. Migliuolo (Mitsubishi Lancer Evo) in 5'21"35; 2. Orlando (Citroen Saxo) a 19"30; 3. Errichetti (Peugeot 106) a 22"00. **Gr. A:** 1. D'Amico in 5'18"94; 2. Lombardo R. a 0"91; 3. Lombardo C. a 1"57 (tutti su Renault Clio). **GT:** 1. Cannavò (Lamborghini Gallardo) in 5'02"49; 2. Parrino (Porsche 997 Gt3) a 18"81. **E1:** 1. Cimarelli (Alfa Romeo 156) in 5'04"59; 2. Faro (Fiat Uno T.) a 10"55; 3. Macri (Alfa Romeo 147) a 29"86.

**E2Sb:** 1. Leogrande (Fiat 126 Sh.) in 5'21"56; 2. Naselli (Fiat 500 Sp.) a 9"05; 3. Carfi (Bmw M3) a 23"35. **CN:** 1. Ligato in 4'20"90; 2. Micchichè a 18"08; 3. Ferraro (Osella Pa20/S) a 40"73. **E2Sc:** 1. Magliona in 4'00"38; 2. Conticelli F. a 20"24; 3. Conticelli V. a 21"76. **E2Ss:** 1. Scola in 4'00"24; 2. Nappi a 4"51; 3. Bonforte (Gloria Cp8) a 45"77.

Per assoluta mancanza di spazio le classifiche mancanti saranno pubblicate sul prossimo numero

## ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

## RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Reue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggetti-

stica, libri e riviste inerenti fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242  
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242  
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma  
e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)  
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)  
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.  
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-disi Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-disi.it](mailto:info-service@m-disi.it)

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network S.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



Le monoposto di Verstappen e Raikkonen tristemente parcheggiate dopo il crash al via del Gp



SUTTON-IMAGES.COM

## LE REAZIONI DEI LETTORI DOPO LA DEBACLE FERRARI

# Singapore, tanta rabbia!

Ok, la direzione gara ha deciso che il botto al via di Singapore era un incidente di gara, ma purtroppo mai e poi mai cambierò idea nel credere che un paio di Gp di squalifica a Verstappen siano il minimo. Ora basta non se ne può più, sta sempre in mezzo ai guai, lì alla prima curva una volta con Vettel avanti (...). È vero, è velocissimo, aggressivo, istintivo e non aveva nulla da perdere, ma ce ne sono stati anche altri così, e sono venuti a noia presto per i guai che facevano.

**Adriano Fusco**

Anni fa un grande pilota pluricampione del mondo, Ayrton Senna, in occasione di un Gp subì uno speronamento subito dopo il via da parte di un giovane e esuberante Michael Schumacher e lo stesso Ayrton con calma e determinazione chiamò in disparte Michael e gli fece una ramanzina, cosa dovuta da parte di un campione nei confronti di un giovane pilota privo ancora di esperienza. Domenica sera a Singapore, due campioni del mondo andati fuori gara dopo pochi metri dalla partenza non sono stati capaci di chiarire con Verstappen tutta la dinamica dell'incidente. Sarebbe servito, al giovanotto, perché non si può tenere sempre giù il pedale. (...) Ormai i piloti non si parlano più, a eccezione quando

sono davanti alle telecamere. Sono finiti i tempi del grande Ayrton. Un vostro lettore dagli Anni '60.

**Giuseppe Di Venere**

Qualcuno può cortesemente spiegare a Seb come ci si comporta quando alla prima curva si è all'esterno con altri piloti all'interno? Dopo Spa 2016 ecco che Vettel ha commesso di nuovo lo stesso errore, andando all'esterno a stringere i piloti che si trovano all'interno (guarda caso sempre Kimi e Max). Quante altre gare dovrà buttare via al primo giro per imparare a rispettare lo spazio degli altri? Mi stupisce inoltre che un pilota professionale e meticoloso come Seb non abbia calcolato il fatto che Verstappen non aveva nulla da perdere e avrebbe buttato dentro la macchina a prescindere da qualsiasi cosa fosse successa, e pensare che Max lo aveva pure dichiarato sin dal sabato pomeriggio che lo avrebbe fatto (...). Una chiusura così al massimo la poteva fare Hamilton a Monza con Stroll, ma fare una cosa del genere con un pilota come Verstappen...

**Antonio Di Gilio**

Anche se analizzando episodio per episodio la fatalità ha indubbiamente avuto il suo ruolo, mi riesce tuttavia difficile attribuire tutto questo al

caso. Cerco pertanto di pensare a qualche spiegazione: per esempio, un livello di pressione sulla squadra Ferrari superiore agli altri concorrenti (per l'importanza del nome Ferrari, la passione che lo circonda, magari anche la stessa "cultura" del team), che oltre un certo limite si traduce non più in stimolo ma in perdita di lucidità.

**Roberto Facci, San Giovanni Lupatoto, Verona**

Vogliamo smettere di far correre Verstappen? Potrebbe benissimo gareggiare in un demolition derby. Cosa aveva lui da guadagnare? Una vittoria? Sicuramente lui il mondiale non lo vincerà mai se continua a comportarsi così! Che impari ad essere più umile. Oppure è un alleato di Hamilton?

**Luciano Talemi**

Verstappen ha creato il suo effetto. Ora è veramente "insuperabile" sia per velocità ma soprattutto per i suoi comportamenti in pista quando sta per essere superato o vendicativi quando lo è stato. I piloti che gareggiano con lui subiscono questo effetto e si vede. E lui lo sa. Ora più che mai.

**Alessandro Grazi**

Se vi ricordate la partenza in Cina con le medesime condizioni è andata via liscia con tutti i piloti abbottonati. Vero che era inizio stagione ma la prassi in quelle condizioni è di partire pensando solo a passare la prima curva anche perdendo posizioni, non importa, ma l'importante è sopravvivere. Sarà colpa di Seb? Forse. Colpa di Max? Forse. Colpa di Kimi? Forse. Disquisire su un incidente di gara nel motorsport è sempre arduo e ancora più incline alle sensazioni se si parla di compagni di squadra, la partenza rimane sempre uno dei momenti principe e più difficili della F.1 e come spesso accade anche l'emotività di un pilota può creare problemi. Ormai è inutile tormentarsi su ciò che è stato...

**Noctisgladioli**

*Ecco, su Singapore Autosprint ha operato la scelta di ospitare il pluralismo dei punti di vista nella cronaca immediata del numero scorso e lo manteniamo anche pubblicando queste lettere. Ciascuno tragga le sue conclusioni: pirandelliana-mente così è, se vi pare...*

# AUTO SPRI NT

[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
06.49.92.393

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
06.49.92.289

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343

Grafica e impaginazione

**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**

[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249

**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale

**Andrea Brambilla**

[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** [mkt@autosprint.it](mailto:mkt@autosprint.it)

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**  
**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images, Bettioli,**  
**Getty Images, Fuggiano**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sporbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO** **SPRINT** **INMOTO**

**AM** **GIORNALI** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **elavende** **SPORT STYLE**

# BIANCO E NERO.

COLORI DA SOSTENERE, AMARE E SFOGGIARE.

Dal 29 settembre in edicola:

ZAINETTO.



Ogni settimana, in edicola con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport non perdere gli articoli del kit firmato **Juventus**. Con la terza uscita trovi il pratico zainetto\*. Organizzare gli effetti personali è facile grazie a ll'ampio scparto e alle tasche con cerniera.

**J** JUVENTUS  
OFFICIAL  
PRODUCT

**SCOPRI I 15 PRODOTTI  
BIANCONERI  
E COMPLETA IL TUO KIT.**

**Dal 6 ottobre:**  
TECNOLOGICHE CUFFIE

**Dal 13 ottobre:**  
COMPATTO PORTASCARPE



Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail: [traveljuve@corsport.it](mailto:traveljuve@corsport.it) o [traveljuve@tuttosport.com](mailto:traveljuve@tuttosport.com) specificando a quale prodotto sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.  
\*A € 12,90 più il costo del quotidiano.

**TUTTOSPORT**

**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

An event by



Twitter Facebook Instagram YouTube WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MERCATO D'AUTO D'EPOCA  
 AUTO & MOTO SHOW  
 PASSIONE CLASSICA RACING  
 TECH & INNOVATION  
 DRIVE EXPERIENCE  
 MOTOR SHOW OFF  
 MODEL GAME  
 48 RACING ARENA

# MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



# PASSIONE A 360 GRADI

**ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!**



POSTER  
STORY

AUTO  
SPRINT

# F1

# MAGIC MOMENT

## GP SEPANG MALESIA

DI MARIO DONNINI

PETRONAS PETRONAS PETRONAS PETRONAS PETRONAS PETRONAS



PETRONAS



LEWIS HAMILTON  
CON LA MERCEDES  
SCATTA AL COMANDO  
NELL'EDIZIONE 2015  
DEL GP DI MALESIA  
VINTO POI DA SEB  
VETTEL SU FERRARI



LA STORICA DOPPIETTA FERRARI NELLA PRIMA EDIZIONE 1999 CON SCHUMI 2° E IRVINE 1°. SOPRA, CON ZANARINI

ne era stata utilizzata dal 1968 al 1995 per gare one shot disputate anch'esse a Shah Alam - dopo una breve parentesi decentrata a Singapore, dal 1962 al 1965 - con monoposto di Formula Tasman, Pacific, Atlantic, Formula 2 e, infine, nel 1995, per la Formula Holden.

E l'inizio iridato della F.1 in Malesia è subito da ricordare, con il rientro in gara di Michael Schumacher su Ferrari, guarito dopo la frattura di perone e tibia della gamba destra in una catastrofica uscita di strada alla curva Stowe, durante il Gp di Gran Bretagna.

Schumi è il vero protagonista dell'edizione inaugurale 1999, defilandosi al momento giusto per favorire la vittoria del compagno Eddie Irvine in lizza per il mondiale, contro la McLaren-Mercedes di Mika Hakkinen.

La doppietta Rossa verrà poi momentaneamente vanificata da un provvedimento che esclude le Rosse dalla classifica per una presunta irregolarità tecnica, tuttavia smentita in appello, reintegrando la classifica primigenia. E così nel giro di pochi giorni nel mondo delle corse e soprattutto in Italia si ritorna a parlare di Malesia come non si faceva dal 1976, anno in cui impazziva il Sandokan televisivo del regista Sergio Sollima, con Kabird Bedi e Adolfo Celi a sfidarsi senza esclusioni di colpi, peggio di McLaren e Ferrari.

Da lì in poi, a partire dal 2000, la famiglia Schumacher regna, con Michael che vince due edizioni sempre con la Rossa e Ralf una, nel 2002, su Williams-Bmw.

Le gioie per i colori italiani riprendono con Schumi ancora al top su Ferrari nel 2004 e un immenso Giancarlo Fisichella primo nel 2006 su Renault, nell'anno che però vede per la seconda volta iridato il compagno Fernando Alonso, re di Sepang sia nel 2005 - a sua volta su Renault

- , che nel 2007, in McLaren, e pure nel 2012 su Ferrari. Fa epoca il monzone che colpisce e stoppa il Gp nel 2009, dando solo metà punti al vincitore Button con la BrawnGp. Nell'era recente, oltre a Alonso (Ferrari), Hamilton (Mercedes) e Ricciardo (Red Bull) a mettersi in evidenza più di tutti è Seb Vettel che tra Red Bull (tre volte) e Ferrari, porta a casa un poker di vittorie, diventando re di Sepang.

Pista che lo scorso anno si toglie anche la soddisfazione di diventare indirettamente decisiva nell'assegnazione del mondiale, visto che il motore rotto dalla Mercedes W07 di Hamilton di fatto pesa come un macigno, sottraendo al campionesimo inglese punti che si riveleranno determinanti, giocando a favore di Nico Rosberg, nella sera del finale iridato di Abu Dhabi.

Per il resto caldo e umidità oltre che devastanti e improvvisi temporali diventano le caratteristiche più minacciose del Gp di Malesia, uno dei più caratterizzati dai capricci di temperature e meteo.

L'entrata di Sepang nel giro della F.1 e la sua lunga stabilizzazione all'interno del calendario, tale da fargli sfiorare il ventennio di permanenza, erano state propiziate soprattutto dall'impegno dei munifici sponsor e del governo locale. Con la multinazionale petrolifera Petronas in prima fila dal '99 a oggi, fino a che l'accordo non è stato rinnovato, sancendo il tramonto del rapporto col Circus.

Così, paradossalmente, il tracciato tra i più riusciti di Hermann Tilke - insieme a quello di Istanbul, se non altro per la spettacolare curva 8 -, s'avvia a diventare malinconicamente soltanto un ricordo, per i campioni della Formula Uno. Auspicabilmente con la buona volontà di chiudere in bellezza, grazie a una memorabile sfida, in questo sempre emozionante e altalenante campionato 2017.



NELL'EDIZIONE 2004 BRUNI IN MINARDI È GIUNTO 14ESIMO AL TRAGUARDO

partecipanti. Niente male, quindi. «Certo, non potevo pretendere di più e in ogni caso ho un bel ricordo di quell'esperienza - sottolinea Gimmi -. Ero appunto reduce dall'esordio iridato e mi avevano messo in guardia, dicendo che il weekend a Sepang sarebbe stato impegnativo e per certi versi terribile, considerando caldo e umidità, tali da mettere a durissima prova sia i piloti che gli addetti ai lavori, meccanici, tecnici e giornalisti compresi. Così fu. Da lì ho capito che una delle principali variabili della trasferta malese, indipendentemente dalla vettura di cui si dispone, è proprio quella data dal fattore ambientale. Occhio anche a quello meteo, perché non si scherza. Quando ci ho corso io si era a inizio primavera, mentre la ricollocazione in calendario nella seconda parte della stagione vede ora la corsa ancor più a rischio di piogge, temporali e eventuali interruzioni. Al di là di questa lunga premessa, vado al sodo: a me la pista di Sepang piace eccome e sono uno tra i suoi più convinti estimatori».

Entra pure nel dettaglio di ciò che affermi, Gimmi... «Offre la possibilità di gran frenate, presenza una stupenda serie di curvoni in sequenza ed è un gran bel tracciato».

Diciamo pure, il meno peggio concepito da Tilke, un tilkodromo più che sopportabile, ecco... «Guarda, in quel mio unico anno di gare in F.1 - non considerando l'esperienza da friday driver nella seconda parte della stagione 2003, sempre per la Minardi - ho spe-



rimontato anche i tilkodromi di Shanghai e Bahrain e in effetti concordo nel dire che la sfida offerta da Sepang è senz'altro la più interessante, rispetto a quelle garantite dagli altri tracciati firmati dallo stesso autore».

Il punto chiave per i sorpassi? «Direi due sezioni, quella dell'ultima piega e la curva uno». Invece, la parte decisiva per fare un buon tempo? «La centrale, dalla curva cinque alla undici, tenendo conto dell'esse in discesa. In quel lungo tratto, potendo contare su una monoposto ben bilanciata, si riesce davvero a fare la differenza».

Differenza che non hai potuto fare, visto la brevità della chance a te concessa e il contesto non favorevole. «Sì, è vero - puntualizza Gimmi - mi spiace che non sono riuscito a dimostrare a me stesso cosa avrei potuto ottenere in Formula Uno anche al volante di un mezzo più competitivo, ma non ho rimpianti. Perché in contesti diversi dai Gran Premi ho ampiamente fatto vedere il mio standard qualitativo di guida, con i risultati che sono lì a parlare. Per questo mi sento molto sereno e, guardando a ritroso, sono comunque contento d'aver assaggiato la Formula Uno, seppure ancora giovanissimo e senza reali possibilità di eccellere, perché lottavo contro team e vetture dotate di differente potenziale».

Vuoi dire semplicemente che... «Che in Gran Turismo ho poi trovato la mia dimensione ideale, perché in questo contesto l'uomo riesce a fare la differenza e non c'è politica. E dico di più: la nuova sfida al volante della Porsche mi sta dando bellissime motivazioni, quindi sono felice se guardo al presente, al futuro e anche al passato, compresa l'esperienza con la Minardi, pure a Sepang, ecco. Perché nel mosaico della mia carriera tutto ha un senso e provo sempre tanto rispetto per chi ha creduto in me».

E dando un'occhiata al mondiale di Formula Uno in corso? «Da appassionato italiano auguro tutto il meglio alla Ferrari. D'altro canto come tifoso amo da anni incondizionatamente Lewis Hamilton, anche se sembra un po' cambiato, perché ormai si presenta in circuito un po' da celebrity, via di mezzo tra una rockstar e un rapper di successo... Anche se poi quando si rimette nell'abitacolo della sua monoposto continua a fare cose prodigiose. Quindi, premesso tutto questo, comunque vada, per me sarà bello assistere agli sviluppi della sfida in pista. Da italiano amo la Rossa, da pilota stimo immensamente Hamilton. Qualsiasi sarà l'epilogo della lotta, troverò motivo d'apprezzare chi prevale».

## IL PILOTA ROMANO CI HA CORSO CON LA MINARDI

# PIACE A BRUNI LA PISTA MALESE

Gimmi Bruni, classe 1981, è nel novero dei piloti ideali per spiegare Sepang. Tra i più grandi specialisti Gran Turismo nell'era moderna e tuttora in forza alla Porsche quale punta di diamante, il pilota romano conosce assai bene la pista orientale. Non solo perché ci ha corso tre volte, dal 2013 al 2015 proprio con la Gt, ma anche e soprattutto perché

sul tracciato malese ha disputato nel 2004 il secondo Gp della sua carriera nel mondiale di F.1, al volante dell'European Minardi.

Monoposto che ovviamente non poteva consentirgli un ruolo da protagonista, ma comunque in grado per l'occasione di farlo giungere 14esimo in prova e 14esimo al traguardo, in un gruppetto di venti

POSTER  
STORY

F1

AUTO  
SPRINT

# MAGIC MOMENT GP SEPANG MALESIA

DI MARIO DONNINI



LEWIS HAMILTON  
CON LA MERCEDES  
SCATTA AL COMANDO  
NELL'EDIZIONE 2015  
DEL GP DI MALESIA  
VINTO POI DA SEB  
VETTEL SU FERRARI

ULTIMO GP IN MALESIA, MA IL TRACCIATO E' VALIDO

## UN TILKODROMO DI ALTO LIVELLO



SCHUMI, SOPRA, ENTRA SU TRULLI NEL 2003, ALONSO KO NEL 2013. SOTTO, PANIS OUT NEL 2004 E IL CAOS AL VIA 2016



A fine secondo millennio Sepang appare come il circuito più nuovo e sfavillante del mondiale. E rappresenta un punto a favore dell'architetto Hermann Tilke, solido professionista tedesco, sempre teso e ligio a seguire le ammoscianti direttive del superboss Bernie Ecclestone. Fatto sta che, a giudicare da altre rovine che combina facendo muovere compassi e rigelli nel suo studio - vedi Singapore, Valencia, Yeongam, Sochi e l'accorciamento orrido di Hockenheim, giusto per gradire -, Tilke di solito i tracciati non li disegna, no. Li commette. Creando toboga su cui farebbe fatica a snodarsi perfino una sacra processione, figuriamoci un Gp con tanto di mucchio selvaggio e auspicabili sorpassi.

Eppure, proprio con Sepang, Tilke medesimo dimostra che quando vuole sa far cose perbenine e di livello, dando vita a una pista di 5.543 metri, varia, impegnativa, imponente e quasi monumentale. Pure probante assai, tutt'altro che invisa alla stragrande maggioranza dei piloti e contrassegnata da due lunghi rettilinei praticamente paralleli - inframezzati da meravigliose tribune coperte da megainstallazioni dalla foggia orientaleggiante -, con buone chance di dar battaglia e piazzare infilate.

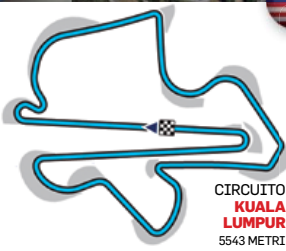
Tanto di cappello, quindi. Con un tracciato il cui layout diventerà poi base e modello da cui ricavare altre dignitose varianti che daranno, a breve, all'inizio del terzo millennio, vita ad altri circuiti parassitici in Cina e in Bahrain. Anche se Sepang continua a mantenere un'eccellenza ineguagliata, visto quello che mediamente passa il convento. La pista sorge nelle vicinanze di Kuala Lumpur, esattamente a quasi cinquanta chilometri dalla città, nelle vicinanze del locale aeroporto. Sepang è anche il nome del centro-distretto sede del tracciato, sito nella parte sud dello stato di Selangor.

Quanto alla Malesia, la F1 a ben guardare non rappresenta neppure il primo assaggio iridato dell'automobilismo da corsa, visto che già nel 1985 si corre una manche del Mondiale marche a Shah Alam, a soli venti chilometri da Kuala Lumpur. Gara ricordata perché segna l'ultimo storico successo della gloriosa coppia Jacky Ickx-Jochen Mass con la Porsche 962C-Rothmans e disputata all'inizio della stagione dei monsoni, con la presenza a bordo circuito di soli tremila spettatori.

Col 1999, però, il Gp di Malesia diventa realtà ultramediativa e mondialmente condivisa, dopo che la denominazio-

## L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
1999	Sepang	Eddie Irvine	Ferrari
2000	Sepang	Michael Schumacher	Ferrari
2001	Sepang	Michael Schumacher	Ferrari
2002	Sepang	Ralf Schumacher	Williams
2003	Sepang	Kimi Räikkönen	McLaren
2004	Sepang	Michael Schumacher	Ferrari
2005	Sepang	Fernando Alonso	Renault
2006	Sepang	Giancarlo Fisichella	Renault
2007	Sepang	Fernando Alonso	McLaren
2008	Sepang	Kimi Räikkönen	Ferrari
2009	Sepang	Jenson Button	Brawn
2010	Sepang	Sebastian Vettel	Red Bull
2011	Sepang	Sebastian Vettel	Red Bull
2012	Sepang	Fernando Alonso	Ferrari
2013	Sepang	Sebastian Vettel	Red Bull
2014	Sepang	Lewis Hamilton	Mercedes
2015	Sepang	Sebastian Vettel	Ferrari
2016	Sepang	Daniel Ricciardo	Red Bull



**CIRCUITO  
KUALA  
LUMPUR**  
5543 METRI

## F1 MAGIC MOMENT GP SEPANG MALAYSIA



### I PRIMATI

In Prova: **F.Alonso**  
(Renault R25, 2005)  
1'32"582, media 215.536  
km/h

In Gara: **J.P.Montoya**  
(Williams Fw26/Bmw,  
2004) 1'34"223, media  
211.782 km/h

Distanza: **G.Fisichella**  
(Renault R26, 2006)  
1H30'40"529, media  
205.397 km/h

## AUTO SPRINT

MICHAEL SCHUMACHER  
IN AZIONE NEL 2004  
CON LA FERRARI, ALLA  
SUA TERZA E ULTIMA  
VITTORIA NELLA  
STUPENDA CORNICE  
DEL GP DI MALESIA



IL TEDESCO VANTA LO SCORE RECORD DI 4 VITTORIE

## VETTEL GRANDE RAJAH DI SEPANG



SCHUMI FA FESTA CON BUTTON NEL 2004. A DESTRA ALONSO VINCITORE A SEPANG NEL 2012, ANCHE LUI SU FERRARI

Andando a guardare nel computo delle vittorie, Seb Vettel si dimostra vero e proprio maestro di Sepang, con ben quattro centri all'attivo, score che gli garantisce senza problemi il primo posto in tutta la storia iridata del tracciato. Il suo primo successo ha luogo nel 2010, anno del primo titolo iridato vinto al volante della Red Bull, con tanto di replica ottenuta nell'anno seguente. Tris nel 2013, dopo un'edizione favorevole alla Ferrari di Alonso e, infine, perentorio e ineguagliato poker raggiunto da Seb nel 2015, al primo anno di militanza con la Rossa.

Poco da segnalare invece per Hamilton, il quale, curiosamente, a Sepang ha vinto una volta sola in vita sua, nel 2014, che è anche l'unico anno in cui si è imposta una Mercedes, esattamente nella prima stagione di monoposto turboibrida. Sempre sul versante piloti, dietro a Vettel brillano Michael Schumacher e Fernando Alonso con tre vittorie a testa, mentre tra i driver in attività va sottolineato lo score di

Kimi Räikkönen al top due volte, nell'ormai lontano 2003 con la McLaren-Mercedes e nel 2008, con la Ferrari. A livello di pole il re resta Schumacher con cinque partenze complessive al palo, davanti a Hamilton con quattro. Lewis, in poche parole, a Sepang fino a oggi si è tolto molte più soddisfazioni in qualifica che in gara. Sul giro secco in prova Vettel se la cava comunque bene, con due pole all'attivo. Sempre a giudicare dai dati statistici puri, c'è da nutrire molto ottimismo per la combinazione Vettel-Ferrari in Malesia, visto che il Cavallino Rampante risulta nettamente al top per quanto riguarda i successi in gara per marca, con ben sette centri complessivi, a partire dalla famosissima vittoria di Eddie Irvine nel 1989, propiziata dalle prodezze in pista del rientrante Michael Schumacher. Sempre tra le Case, dietro la Ferrari, c'è la Red Bull, che a Sepang, oltre che con Vettel, ha vinto pure l'anno scorso con Ricciardo, mentre McLaren e Renault seguono con due centri.

foto: G. SUTTON/IMAGES.COM

VETTEL CON LA RED BULL IN AZIONE NEL 2013, EDIZIONE IN CUI HA COLTO LA TERZA DELLE SUE 4 VITTORIE A SEPANG

